SUZUKI

サービスマニュアル

DR250R

DR250RS (SJ45A)

はじめに

本書は，スズキDR250Rの紹介並びに点検整備や主要部品の分解点検の要領を記載したものであり，一般に知られている細かな説明は省略してあります。

概要，解説は車の特徴や主な機構を知るために，点検調整その他の項は点検整備の手引としてご活用下さい。

本書によって知識を深め，お客様に的確，迅速なサービスを提供くださるようお願いいたします。

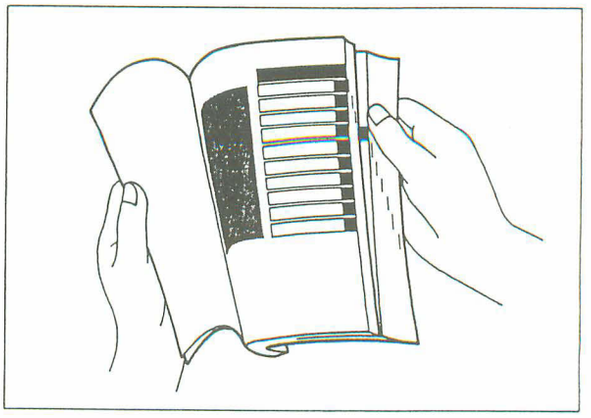
- 仕様変更などにより，記載内容が実車と異なる場合がありますのでご了承下さい。
- 本書に記載している説明用のイラスト類は作動の原理や作業の要領を示したもので実際の形状と異なる場合があります。
- 本書は整備に関することがらをすべて記載しているわけではありません。スズキ二輪車の整備上の基本的な技能・知識などを有する人（スズキ二輪代理店及び販売店）を対象に作成してありますので，これらの技能・知識の無い人は，このマニュアルだけで点検・調整・分解・組立てなどを行なわないで下さい。技能不足，知識不足などが整備上のトラブル，部品破損などの原因となる場合がありますので必ずスズキ二輪代理店及びスズキ販売店にご相談下さい。

スズキ株式会社
サービス部二輪グループ

目　次

概　要 1
解　説 2
点検調整 3
エンジン 4
燃料装置 5
車　体 6
電　装 7
整備情報 8

本書の使い方



記載ページの探し方

- 本書は記載内容をブロック別に分けて編集してあります。
- 前ページの目次を見て，探したい内容がどのブロックに属しているか選んでください。
- 本書を右図のように曲げると，該当するブロックの最初のページの位置を見つけることができます。
- ブロックの最初のページには，そのブロックの小目次が記載されておりますので，その中から必要なページを選んでください。

記載内容

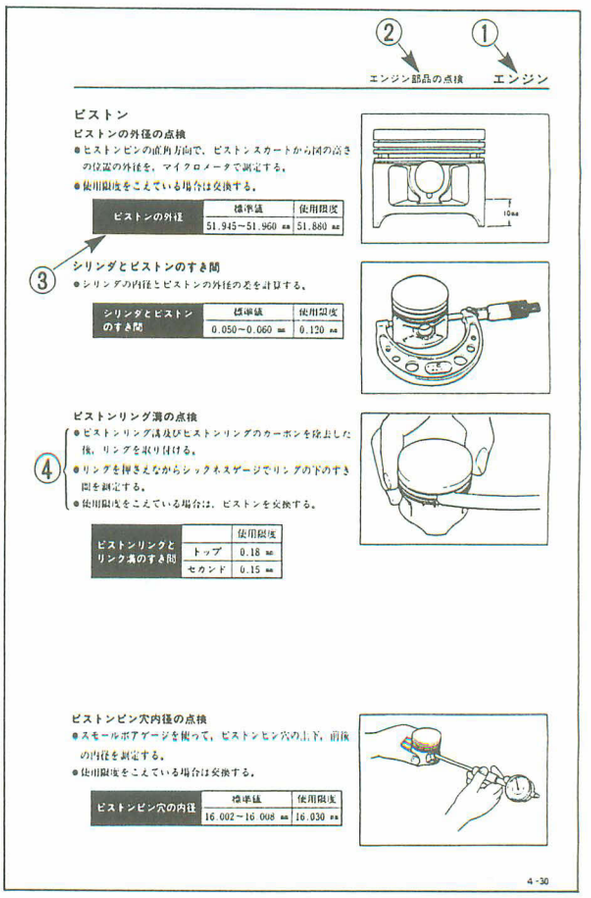
- 内容をできるだけ分かりやすくするため，写真やイラストを中心に編集してあります。
- 記載内容の見方

  ①はブロックを表しています。

  ②は各ブロック内の項目を表しています。

  ③はサービスデータを表しています。

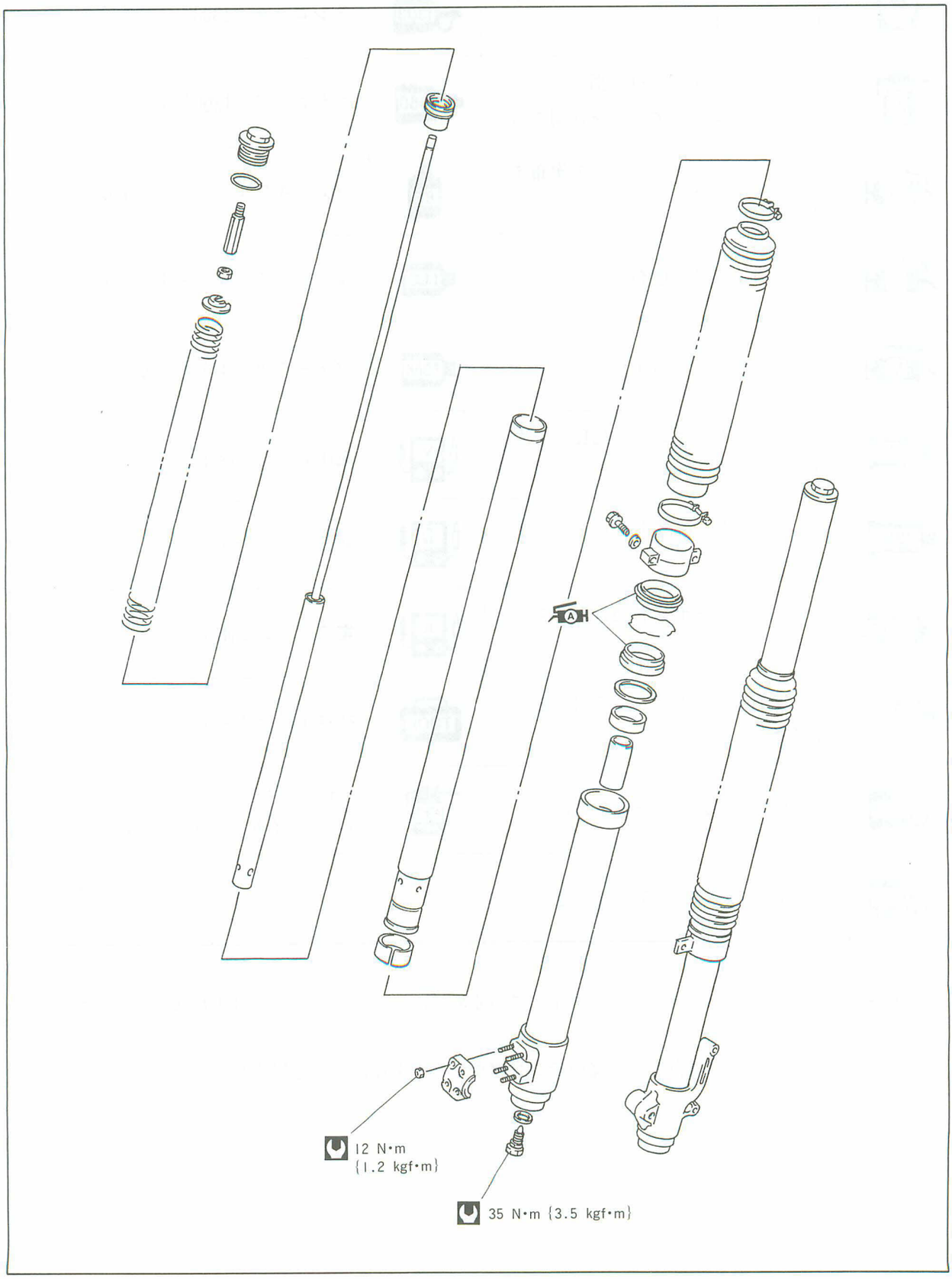
  ④は作業の順序を表しています。



構成部品と作業内容

装置のタイトルの次にその機構部品図及び作業内容を示すとともに，締付トルク，給油箇所などの整備上の基準を示してある。

(例) フロントフォーク



本書の使い方

シンボルマーク

本書には，下記に示すようなシンボルマークが使われており，それぞれ作業上必要な情報を示し，次のような意味をもっている。

マーク	意　味	マーク	意　味
	トルク管理を必要とする箇所および規定値を示す。		ネジロック〝1303〟を塗布する。
	オイルを塗布する。特に指示のない場合は，エンジンオイルを使用する。		ネジロック〝1360〟を塗布する。
	スズキスーパグリス〝A〟を塗布する。		ブレーキフルードを塗布する。
	シリコングリスを塗布する。		エンジンクーラントを入れる。
	モリペーストを塗布する。		フォークオイルを入れる。
	シール剤スリーボンド〝1215〟を塗布する。		電圧レンジで測定する。
	シール剤スリーボンド〝1216〟を塗布する。		抵抗レンジで測定する。
	シール剤スリーボンド〝1207B〟を塗布する。		電流レンジで測定する。
	シール剤スリーボンド〝1104〟を塗布する。		特殊工具を使用する。
	ネジロック〝1322〟を塗布する。		4輪スーパーギヤオイル (ハイポイドギヤオイル：GL5)
	ネジロック〝1342〟を塗布する。		

（注）・上表はすべてのシンボルマークを示しているので，このマニュアルでは使われないシンボルマークも含まれている。

・上表に該当しない場合は，本文中でシンボルマークを使わないで説明している。

概　　要

目　　次

整備作業上の注意事項 ―― 1−1
国際単位系〔SI〕について ―― 1−2
全体写真 ―― 1−3
車名及び番号打刻位置 ―― 1−4
外観四面図 ―― 1−5
性能曲線図 ―― 1−5
主要諸元 ―― 1−6

整備作業上の注意事項

本書では作業上の注意事項や参考となる事項を次の3つの記号によって説明しており，それぞれ下記の意味をもっている。

⚠注意 ：怠ると怪我につながる要注意事項

⚠注意 ：怠ると部品の損傷などにつながる要注意事項

参　考 ：一般的な注意事項や参考となる事項

その他全般的な注意事項

納車整備を確実にするために

・納車前に清掃しながら傷，変色などについて点検する。外装品は傷がつきやすいので柔らかな布で清掃すること。
・ガソリンが古くなっていないか，またオイル，冷却水などの液面を点検すること。
・タイヤの空気圧を点検すること。
・ブレーキレバーやペダルの遊び，効き具合，ブレーキフルードの液面を点検すること。
・バッテリは電解液を正しく注入し，端子を確実に締めること。
・ランプ類，メータ類，ホーンが正しく作動するか点検すること。
・安全上重要な締付箇所に緩みがないか点検する。
・試運転をしてエンジンのかかり具合，ブレーキ，ハンドル操作，リヤビューミラーの取付状態などについて点検すること。

安全な作業をするために

・二人で共同作業をする場合は，安全のためお互いに声をかけ合って作業すること。
・エンジンを運転する場合は，換気の良い作業場で行なうこと。
・溶剤やガソリンなど燃えやすいものを扱う場合は，換気をすると共に火気に十分注意すること。
・電気系統の脱着作業をする場合は，バッテリの端子を外すこと。

正確で能率のよい作業をするために

・故障診断は系統に沿って行い，無駄な分解作業をしないよう心掛けること。
・分解作業を行う場合は，あらかじめ正しい組立順序を確認しておくこと。
・分解した部品を組み立てる場合は，あらかじめよく洗浄しておくこと。
・潤滑剤，シール剤，ネジロックなどを使用する場合は，指定されたものを使用すること。
・オイルシール，ガスケット，パッキン，Oリング，ロックワッシャ，コッタピン，サークリップなどを取り外した場合は，新品に交換すること。
　またガスケット，パッキンなどの接合面は，きれいにしておくこと。
・セルフロックナットは2～3回までとし，それ以上くり返して使用しないこと。
・シリンダヘッドの締付けは，その指示された順序に従い，クランクケースは太いボルトから細いボルトへ，内側から外側へ，対角線状に締め付けること。
・燃料装置，潤滑装置，冷却装置，制動装置などの分解，組立てをしたあとは，配管や接合面などからの液漏れがないかをよく点検すること。
・特殊工具の使用が規定されている場合は，必ず使用すること。
・締付トルクが規定されている箇所は，トルクレンチを使って締め付けること。トルクの規定のない箇所は，巻末の整備情報に記載してある標準締付トルクを参照すること。ボルトやナットにオイルやグリスが付着した場合は締め付ける前に拭き取ること。
・部品を交換する場合は，スズキ純正部品を使用すること。

環境や資源を保護するために
・オイルやクーラントなどの廃油，廃液は，みだりに捨てないで定められた方法で処理すること。
・交換された使用済部品の材質別の分別など，定められた方法で処理すること。

国際単位系〔SI〕について

1.国際単位系〔SI〕とは

現在，私達が一般に使用している単位は，メートル単位系のなかの重力単位系といわれているもので，長さ，重さ(力)，時間が基本になっており主に工学，工業界で使用されています。
SI単位は，同じメートル単位系のなかで絶対単位系といわれているもので，長さ，質量，時間が基本になって，今までは物理で使用されてきましたが，宇宙開発など，重力の異なる分野への進出により，工学，工業界でもSI単位が使用され始めております。
SIとはフランス語の国際単位系(Le Système International d'Unités)という意味の略称です。

2.サービスマニュアルへのSI単位記載について

このサービスマニュアルではSI単位と従来単位を併記して記載しています。

〔例〕 締付トルク　　10 N·m {1.0 kgf·m}

3.締付トルクについて

このサービスマニュアルでは締付トルク表示を(kgf·m)単位とすると共に締付範囲の中央値を記載しています。

〔例〕 締付トルク　　80～120 kg·cm ⇨ 10 N·m {1.0 kgf·m}

単位と換算係数(抜粋)

項　目	従来単位	SI単位	SIへの換算係数
トルク	kg·m	N·m	1 kg·m = 9.80665 N·m
圧　力	kgf/cm²	kPa	1 kgf/cm² = 98.0665 kPa

DR250RS　外観写真

車名及び番号打刻位置

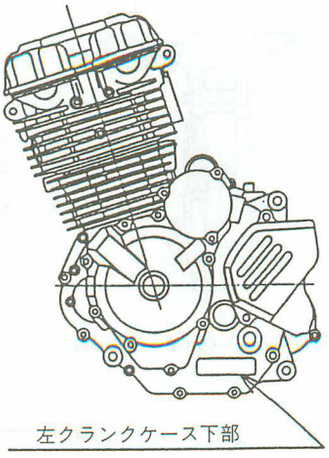
車　名

営業機種記号	DR250RS	開始車台番号	SJ45A－100001～
通　称　名	DR250R	発　　売	1995年２月
車名及び型式	スズキ　SJ45A		

打刻位置

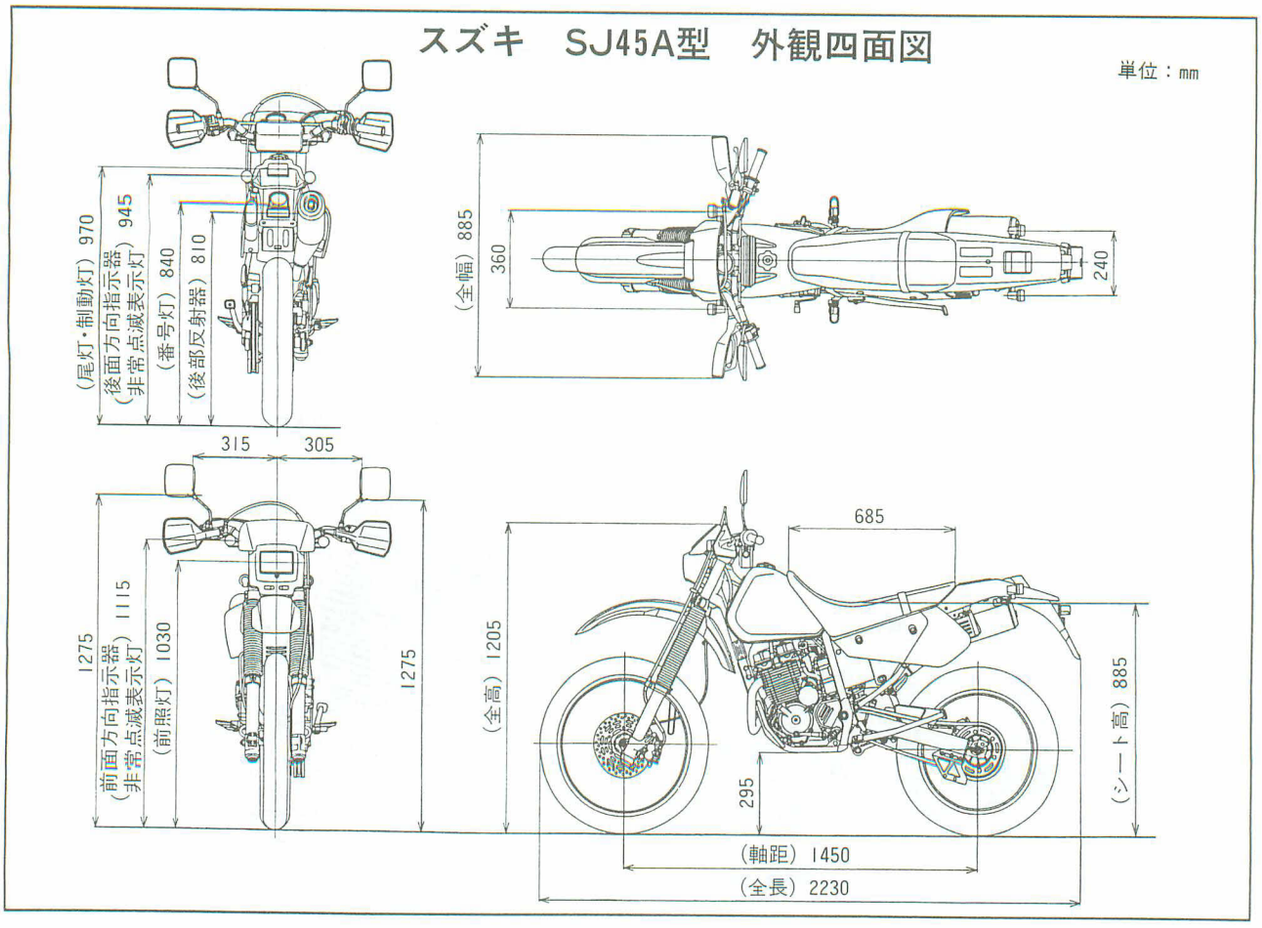
車台番号打刻位置

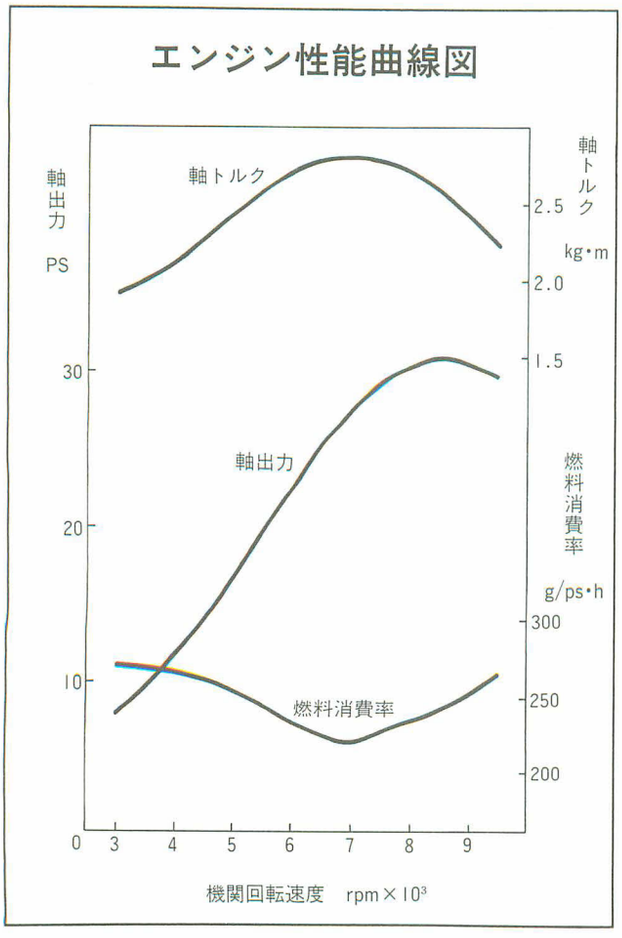
原動機型式打刻位置

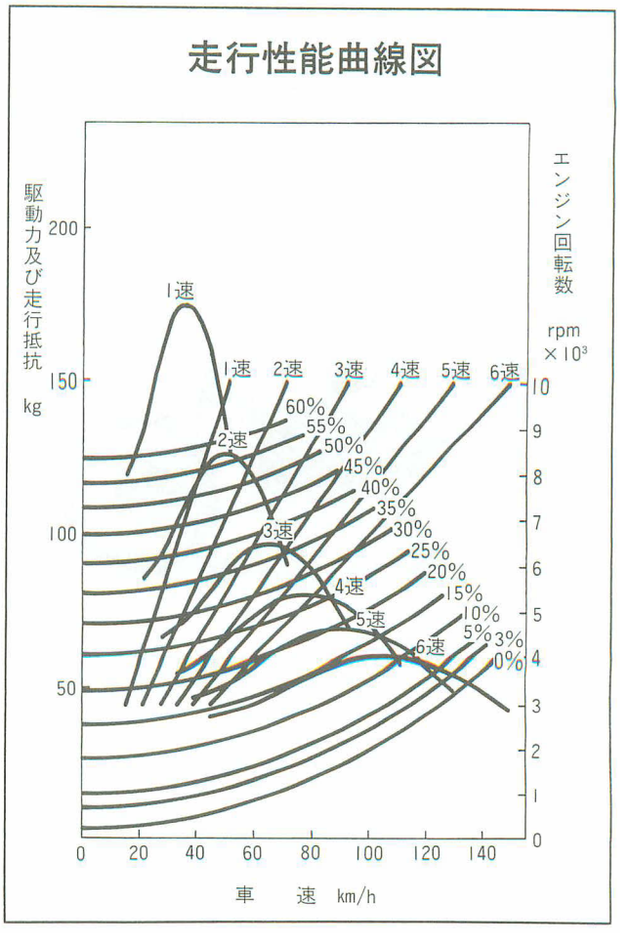


型式認定番号標貼付位置

外観四面図


スズキ　SJ45A型　外観四面図
単位：mm
(尾灯・制動灯) 970
(後面方向指示器 非常点滅表示灯) 945
(番号灯) 840
(後部反射器) 810
315
305
(全幅) 885
360
240
(前面方向指示器 非常点滅表示灯) 1115
(前照灯) 1030
1275
1275
685
(全高) 1205
295
(シート高) 885
(軸距) 1450
(全長) 2230


エンジン性能曲線図
軸出力 PS
軸トルク
軸トルク kg・m
燃料消費率 g/ps・h
軸出力
燃料消費率
機関回転速度 rpm×10³


走行性能曲線図
駆動力及び走行抵抗 kg
エンジン回転数 rpm ×10³
1速
2速
3速
4速
5速
6速
60%
55%
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
3%
0%
車　速 km/h

主要諸元

営業機種記号		DR250RS
通称名		DR250R
認定番号		II－208
車名及び型式		スズキ　SJ45A
自動車の種別		軽（2輪）
軸距		1.450　m
原動機の型式		J425
総排気量		0.249　ℓ
類別		001
長さ		2.230　m
幅		0.885　m
高さ		1.205　m
車両重量	前軸重	60　kg
	後軸重	66　kg
	計	126　kg
乗車定員		2　人
車両総重量	前軸重	87　kg
	後軸重	149　kg
	計	236　kg
タイヤ	前輪	80/100-21　51P
	後輪	110/90-18　61P 4.60-18　63P

最低地上高			0.295　m
性能	燃料消費率		(60 km/h) 47.0　km/ℓ
	制動停止距離		(初速 50km/h) 15.0 m
	最小回転半径		2.3　m
原動機	始動方式		セルフ式
	種類		ガソリン・4サイクル
	シリンダ数及び配置		単・横置
	燃焼室形式		2半球形
	弁機構		DOHCチェーン駆動 吸気2，排気2
	内径×行程		73.0×59.6　mm
	圧縮比		10.4
	最高出力		31/8500　PS/rpm
	最大トルク		2.8/7000　kg･m/rpm
	寸法		変速機を含む 長さ　幅　高さ 310×370×445　mm
	弁又はポート開閉時期	吸気 開き	24°　BTDC
		吸気 閉じ	40°　ABDC
		排気 開き	54°　BBDC
		排気 閉じ	10°　ATDC
		掃気 開き	
		掃気 閉じ	
	潤滑装置	潤滑方式	圧送式
		油ポンプ形式	トロコイド式
		油冷却器形式	外置式・空冷
	冷却装置	冷却方式	油冷
		放熱器形式	
		水ポンプ形式	
		サーモスタット形式	

燃料装置	空気清浄器	形式	ウレタンフォーム式
	燃料タンク	材質	鋼
		容量	10 ℓ
	燃料ろ過器形式		樹脂製網式
	気化器	型式	13E0
		ガス弁径	31×20 mm
		ベンチュリ径	可変(最大リフト31) mm
		空気弁形式	手動式・ピストン式
電気装置	電圧		12(−)アース V
	点火装置	形式	CDI式バッテリ点火
		点火時期	7/1500 BTDC°/rpm
		断続器形式	無接点式
		点火早め装置の形式及び性能	電子式 -2°−30°(クランク軸角相当)
		点火プラグ 型式	CR9E (NGK) U27ESR-N (ND)
	蓄電池容量		4 (10) Ah
	充電発電機	形式	交流式
		出力	12−12 V−A
		電圧電流調整器形式	サイリスタ式
	電波雑音防止装置形式		抵抗入りプラグ式 外付抵抗器式併用
動力伝達装置	機関から変速機までの機構		機関−減速機−クラッチ−変速機
	クラッチ	形式	湿式・多板・コイルスプリング
		操作方法	機械式
	変速機	形式	常時噛合式
		操作方式	足動式
	減速機	歯車形式	スプロケットホイール
走行装置	前輪軸	キャスタ	26°45′
		トレール	108 mm
	タイヤのリム	前輪	軽合金 21×1.60
		後輪	軽合金 18×2.15
	タイヤの形式	前輪	チューブ有
		後輪	チューブ有

かじ取り装置	形式		
	ハンドル幅		815 mm
	かじ取り角度	左側	45°
		右側	45°
制動装置	形式		前後共： 油圧式 シングルディスク
	作動系統及び制動車輪		2-前1輪,後1輪制動
	ブレーキの胴径又はディスクの有効径	前輪	224 mm
		後輪	192 mm
	マスタシリンダ又はブレーキ弁の形式		シングル形
	マスタシリンダ内径		前：12.7 後：14.0 mm
	ホイール・シリンダの内径	前輪	27.0 mm
		後輪	30.2 mm
緩衝装置	前輪	懸架方式	テレスコピック式
		ばね形式	コイルばね
	後輪	懸架方式	スイングアーム式
		ばね形式	コイルばね・ガス併用
	ショックアブソーバ形式	前輪	筒形複動式
		後輪	筒形複動式
車わく	形式		セミダブルクレードル
	断面形状		丸
	寸法		φ42.7×1.6 mm
消音器	個数		1
灯火装置等	前照灯 1：白色：35/36・5W		尾灯 5 W(制動灯と兼用)
	番号灯 5 W		制動灯 21W (尾灯と兼用)
	方向指示器		前：15W×2 後：15W×2
	非常点滅表示灯		方向指示器と兼用
	後部反射器	個数	1
警報装置	警音器		1 平型 電気式
視界保持装置	後写鏡	右	固定式
		左	固定式
計器	速度計	形式	フロントハブ，渦電流式
		性能	40 $^{+5.0}_{-2.0}$ km/h
	走行距離計の形式		フロントハブギヤ式

解　　説

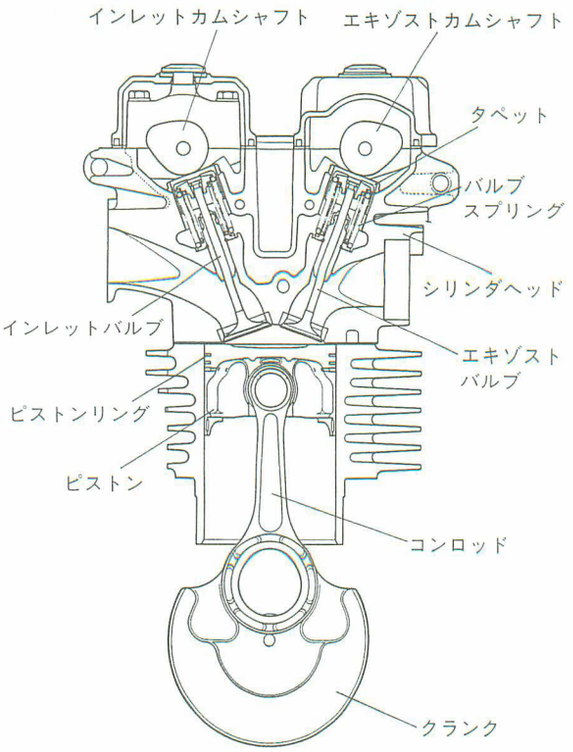
目　　次

エンジン ―― 2-1
- 燃焼装置 …… 2-1
- 動弁装置 …… 2-1
- 動力装置 …… 2-4
- 吸入装置 …… 2-5
- 排気装置 …… 2-8
- 動力伝達装置 …… 2-8
- 変速装置 …… 2-9
- 潤滑装置 …… 2-10
- 冷却装置 …… 2-10
- ブローバイガス還元装置 …… 2-12

エレクトリック ―― 2-13
- 点火装置 …… 2-13
- 充電装置 …… 2-13
- 始動装置 …… 2-14
- バッテリ・ヒューズ …… 2-15
- 灯火装置 …… 2-16
- ランプ類 …… 2-17

車　　体 …… 2-18
- フレーム …… 2-18
- フューエルタンク …… 2-18
- サスペンション …… 2-18
- スイングアーム …… 2-19
- ブレーキ …… 2-20
- ホイール，タイヤ …… 2-21

燃焼装置



ピストン

- シリコン含有率の高いアルミ合金製

ピストンリング

- トップリング――バレル形状
- セカンドリング――テーパ形状
- オイルリング――サイドレールとエキスパンダスペーサの組合せリング

シリンダヘッド

- アルミ合金製
- 燃焼室形状 ―― 2 半球形
- バルブシートは吸・排気とも特殊焼結合金を圧入しています。

シリンダ

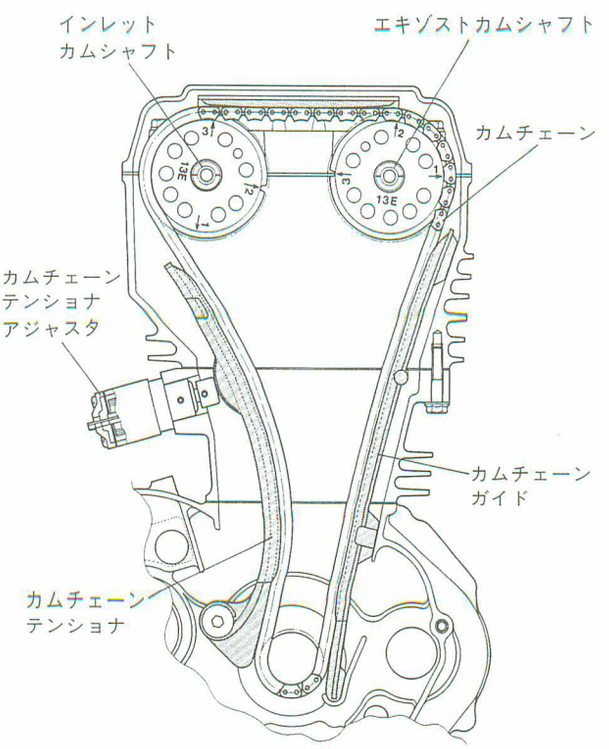
- アルミ鋳造製で，ピストン摺動部は耐摩耗性に優れる特殊メッキ(SCEM)を施してあります。

動弁装置

動弁機構は，DOHC方式で吸入弁 2 個，排気弁 2 個の 4 バルブです。駆動は，クランクシャフトによりカムチェーンでカムシャフトを回転させる方式です。バルブの開閉は，直接カムで行ない，バルブクリアランスの調整は，タペットの内側に設けられたタペットシムを交換する方式です。

バルブ

- バルブは，特殊耐熱鋼を用い特に温度の高くなる排気バルブのフェース面にはステライト盛を行なっています。
- インレットバルブ径：28.5mm
- エキゾーストバルブ径：25.0mm



カムチェーンテンショナアジャスタ

- 全自動調整式

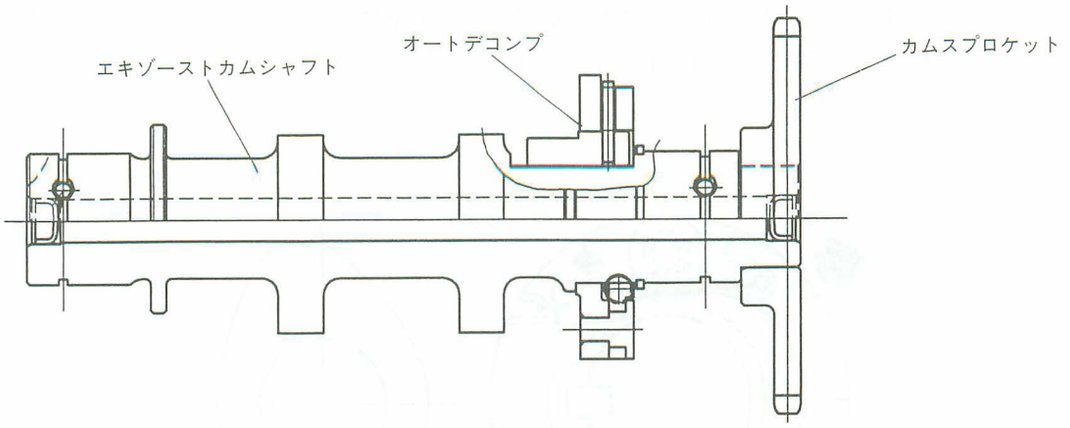
  カムチェーンテンショナアジャスタ内のプッシュロッドがスプリングの力によりカムチェーンテンショナを押し付け，カムチェーンの張りを適正に保ちます。

カムチェーン

- サイレントチェーン
- カムスプロケットと噛合時にチェーン内側が歯形状になりカムスプロケットの歯形とマッチングして回転します。

カムシャフト

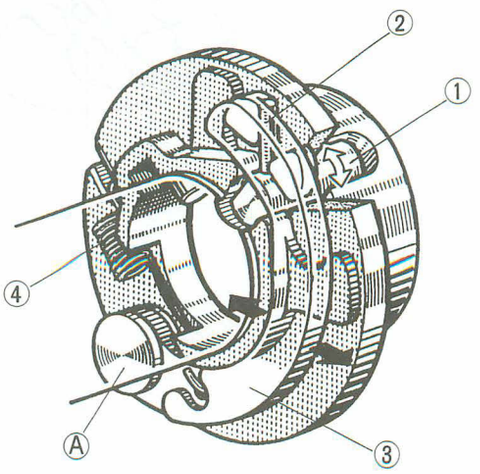
●エキゾーストカムシャフトにオートデコンプ機構を設けました。



オートデコンプ機構

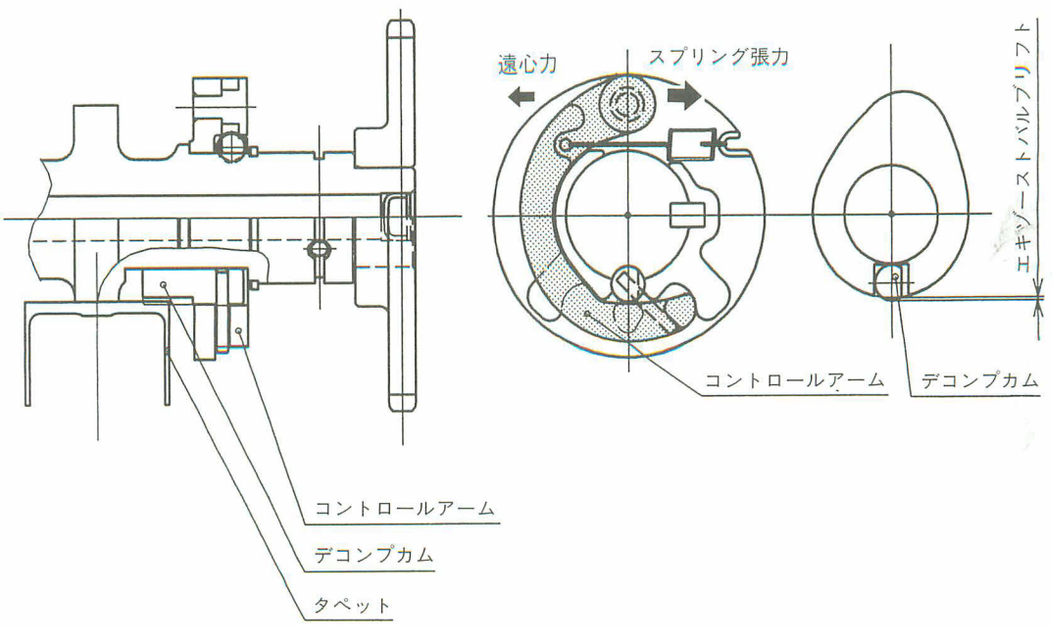
構造

●デコンプカム①はピン②を介してデコンプコントロールアーム③と連動して回転する構造になっています。デコンプコントロールアーム③はピボット部Ⓐを支点に組み立てられており，スプリング④によってカムシャフト中心方向に引き寄せられています。

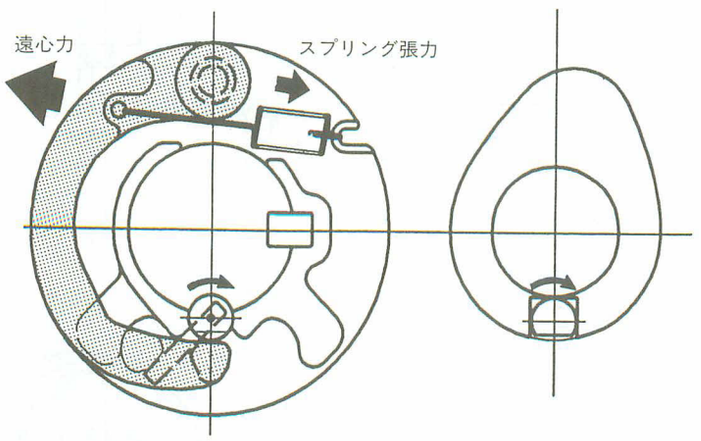


作動

●始動時（デコンプON）――エンジン始動時の低いエンジン回転数では，デコンプコントロールアームに働く遠心力はスプリング張力より小さく，デコンプコントロールアームはカムシャフト中心方向に引き寄せられたままの状態を保ちます。この時のデコンプカムの高さはエキゾーストバルブのベースサークル面より高くなる為，エキゾーストバルブを押し下げ，圧縮時のシリンダ圧力をエキゾーストパイプ内に逃がしクランクシャフトの回転を容易にします。



●始動後（デコンプOFF）――エンジンが始動した後，エンジン回転が上昇すると，デコンプコントロールアームに働く遠心力がスプリング張力より大きくなり，デコンプコントロールアームは外側に移動します。これに伴いデコンプカムが回転し，エキゾーストカムのベースサークル面より低くなる為，デコンプはOFFとなります。



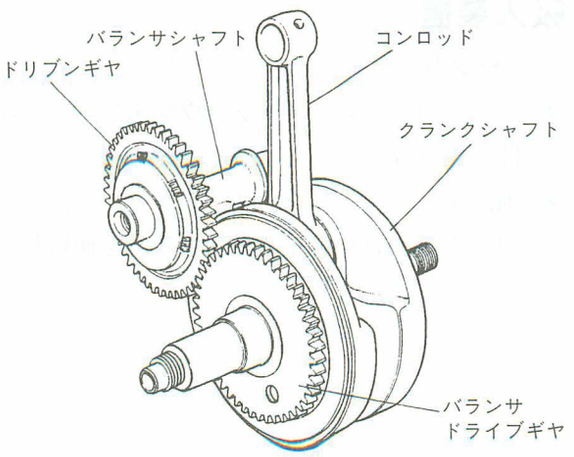
動力装置

クランクシャフト

- バランスウェイト組立式の2軸受方式
- クランクシャフト前側にクランクバランサシャフトを設けています。

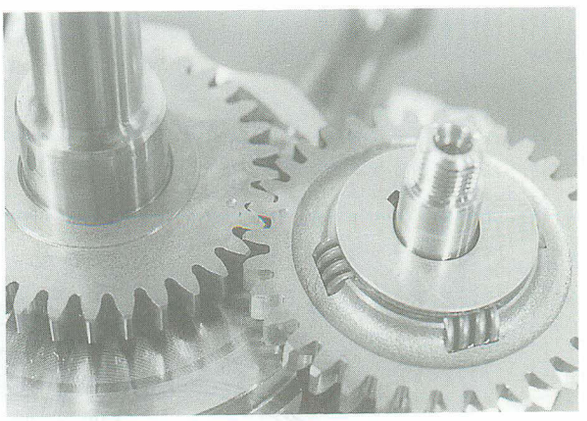
コンロッド

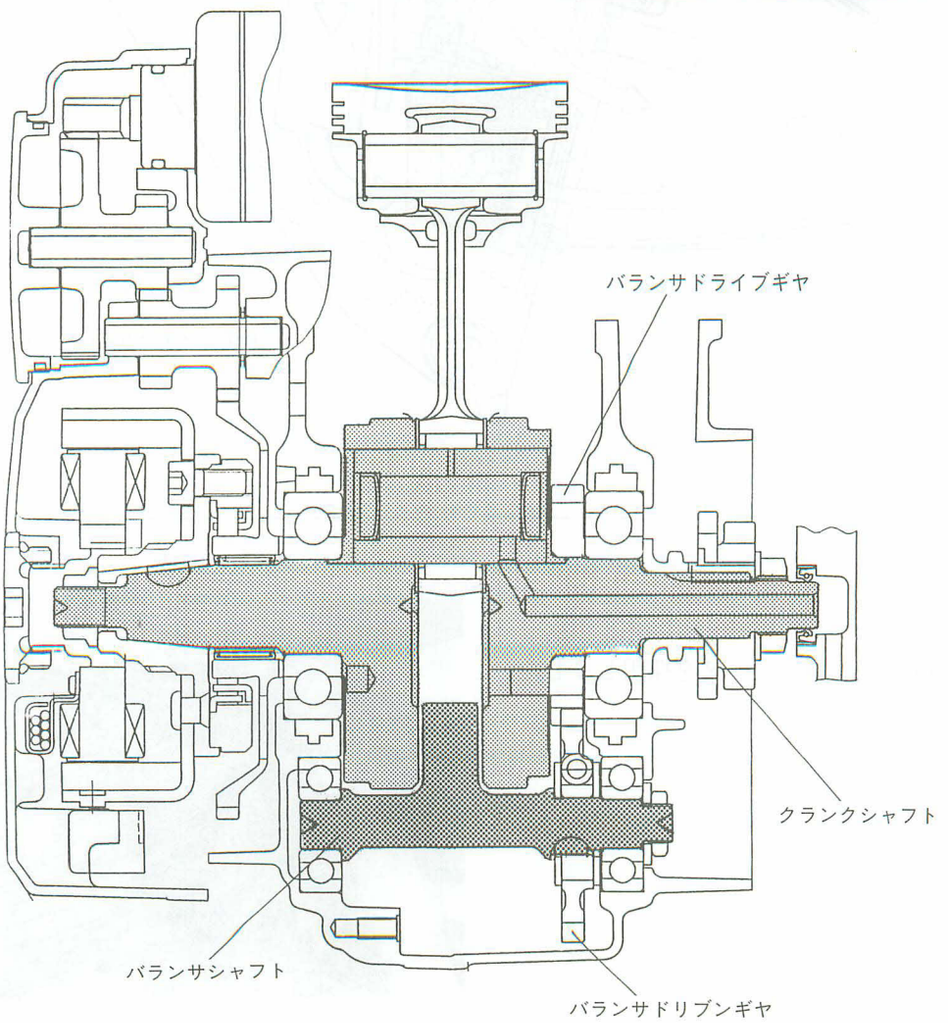
- コンロッド大端軸受はニードルベアリングを使用しています。



クランクバランサシャフト

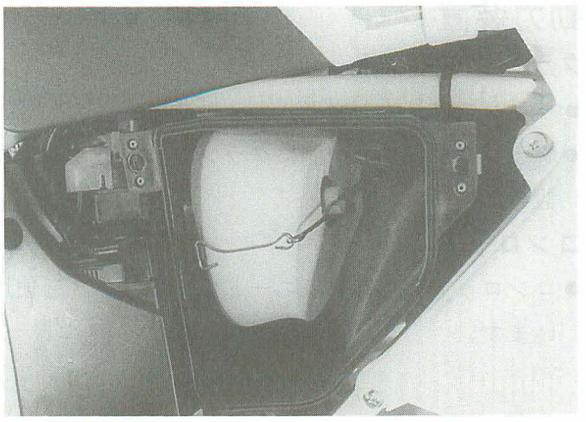
- 駆動はクランクシャフト部のバランサドライブギヤで行ない，ドリブンギヤ内側のダンパを介してバランサシャフトを回転させます。
  バランサシャフトのウェッブはクランクシャフトの振動を打ち消し合う方向にセットしエンジン振動を少なくしています。



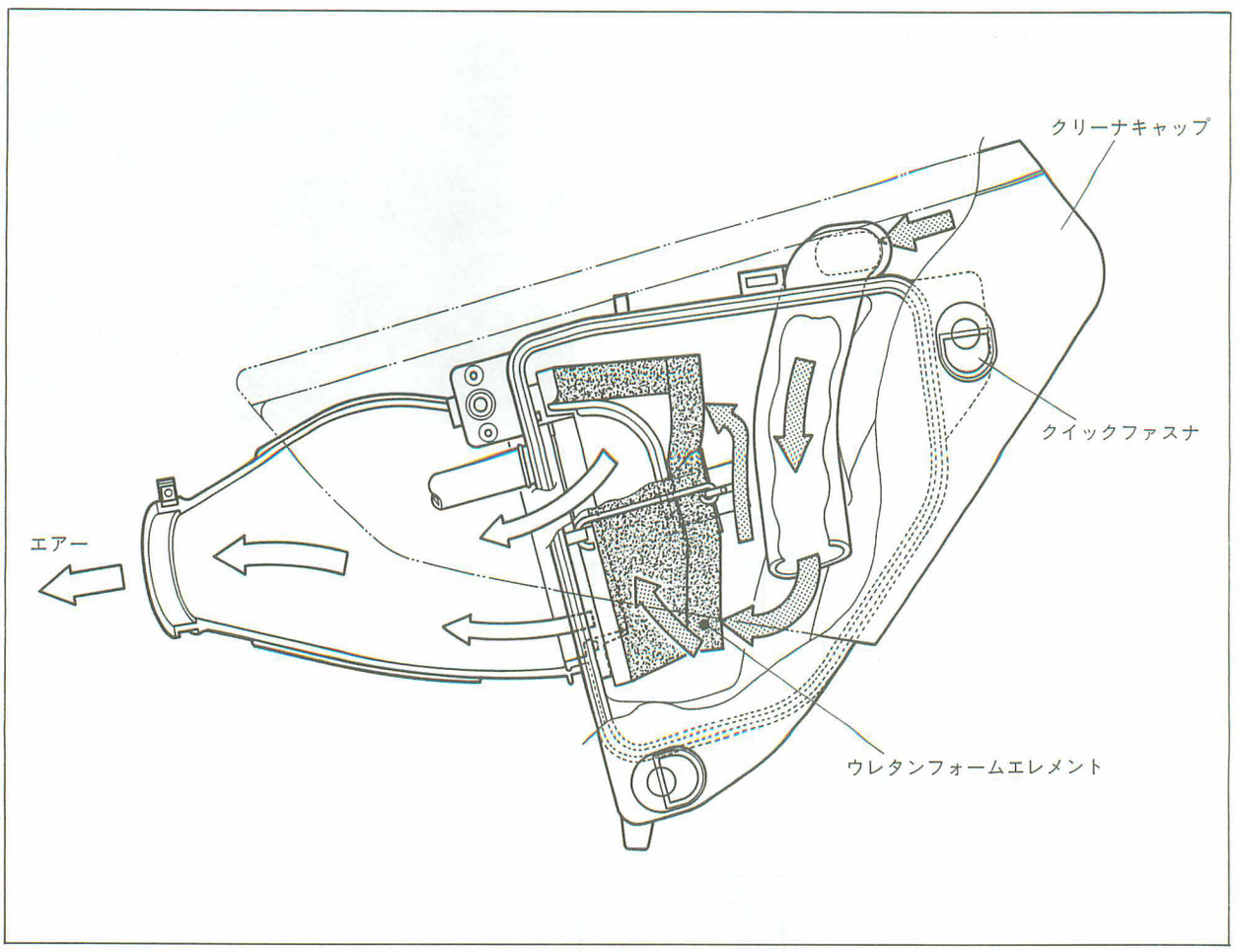


吸入装置

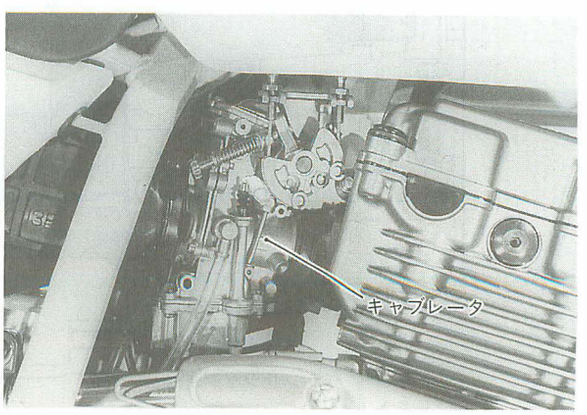
エアークリーナ



- エアークリーナエレメント（ウレタンフォーム）を使用しています。
- 左側フレームカバーをクリーナキャップにし，ワンタッチで脱着可能なクイックファスナを使用しています。

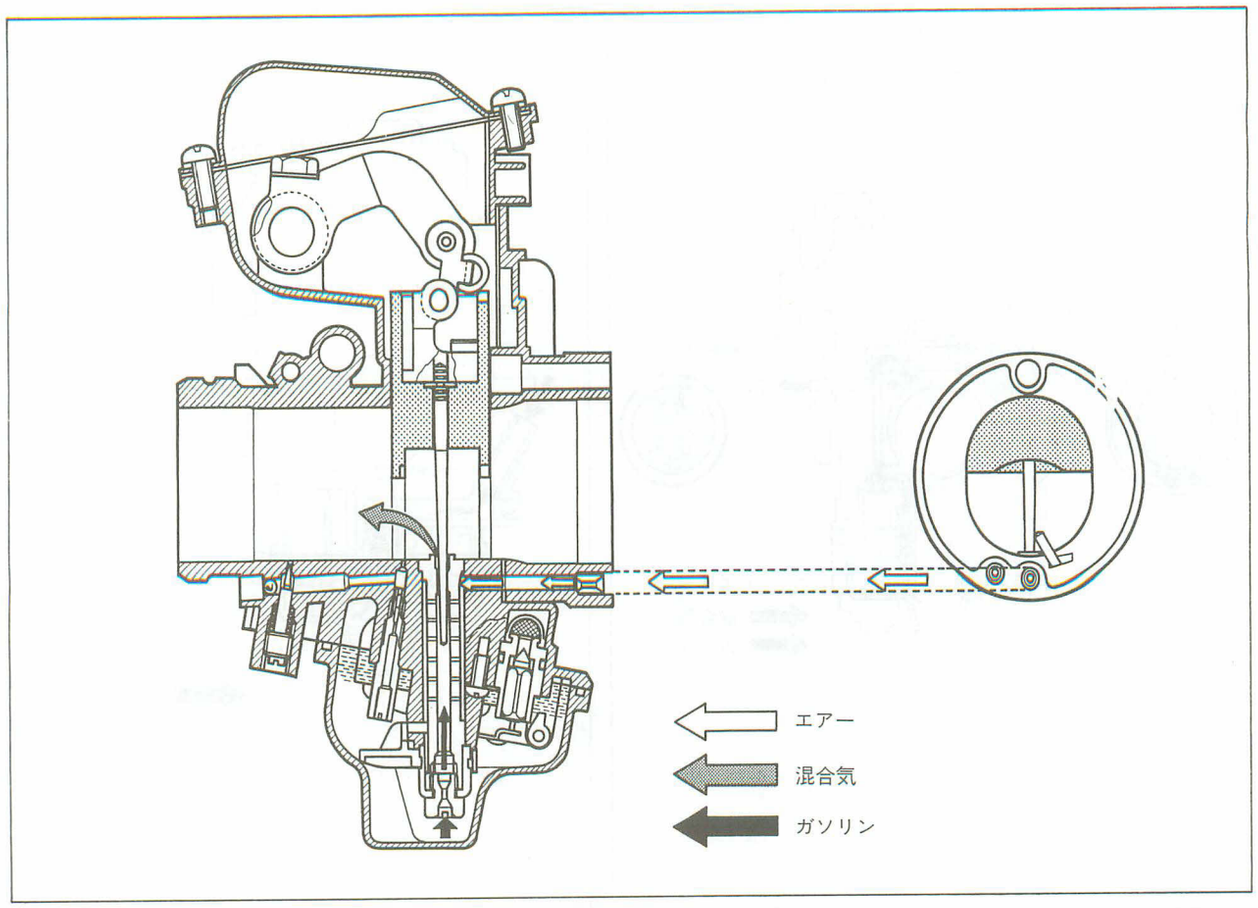


キャブレータ

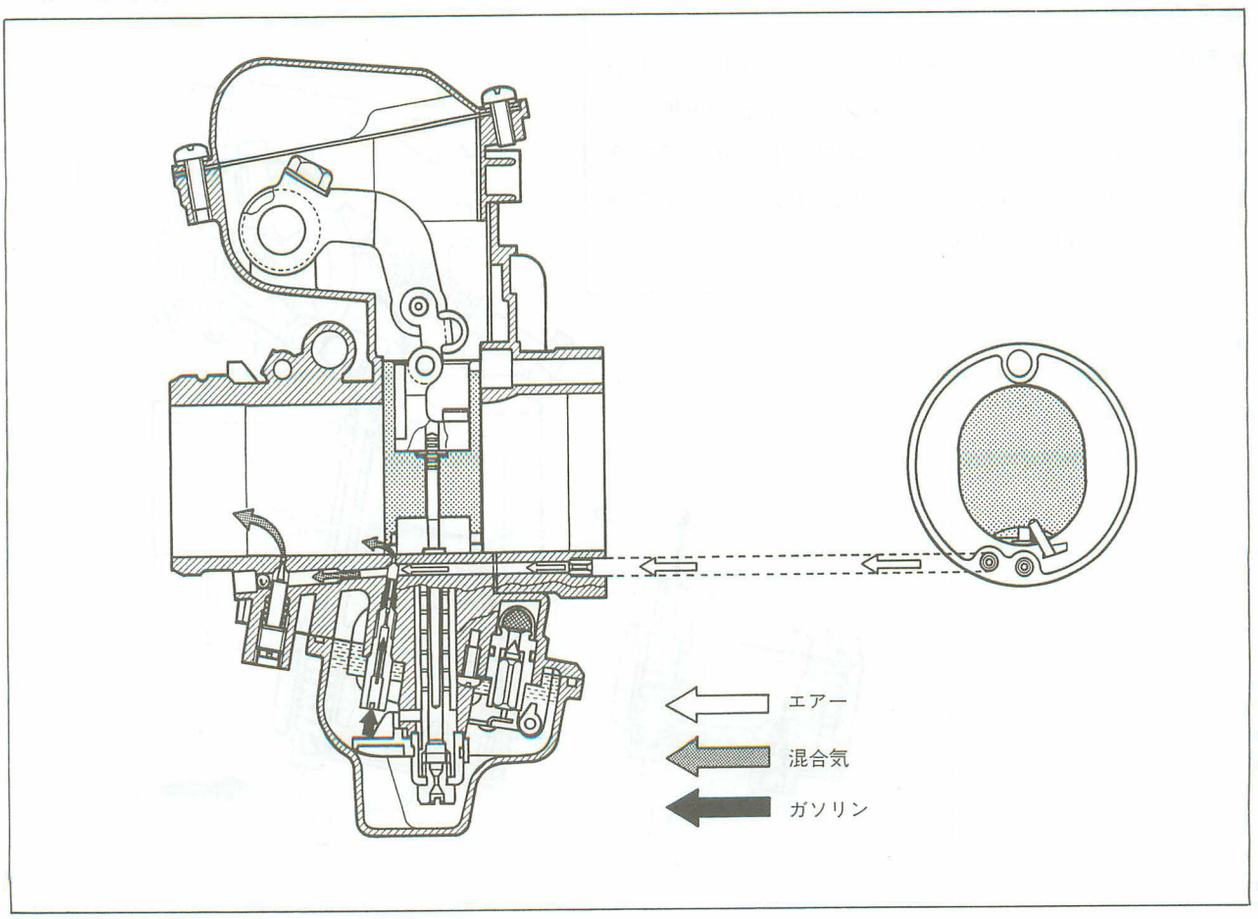


- 加速ポンプ付のTM型キャブレータを採用しました。
- 型式 —— TM28
- メインボア —— ϕ28相当

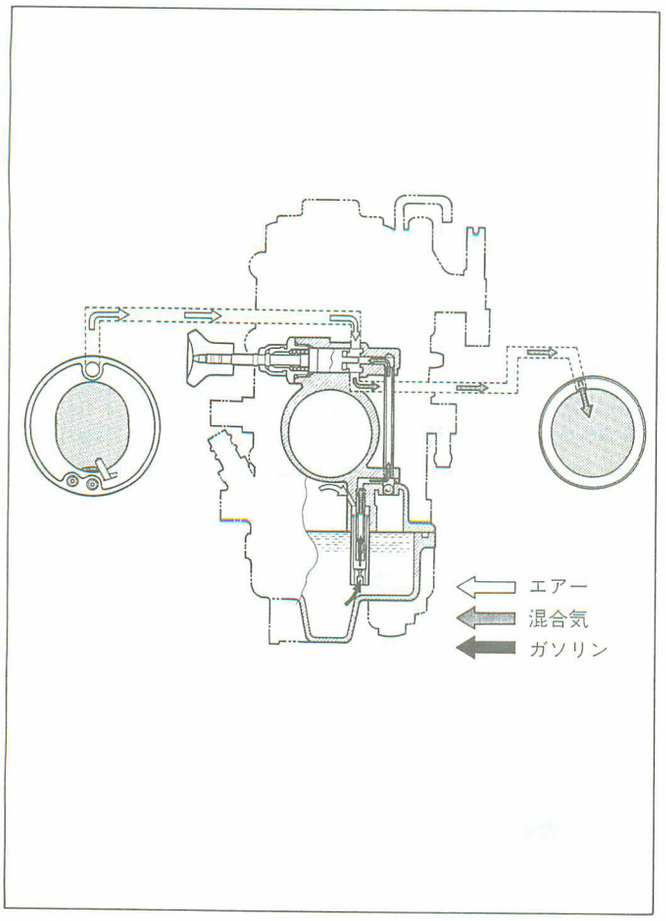
メイン系



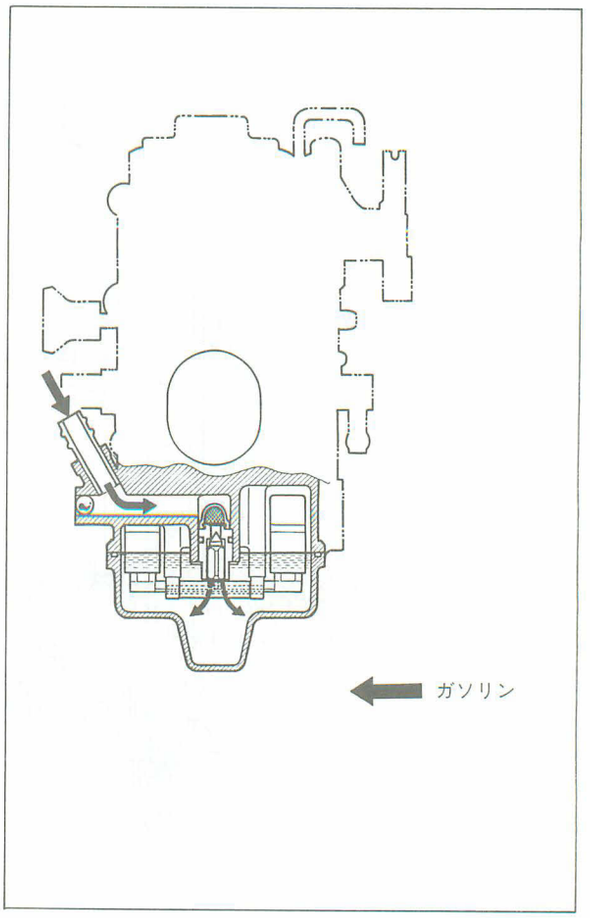
パイロット系



チョーク系

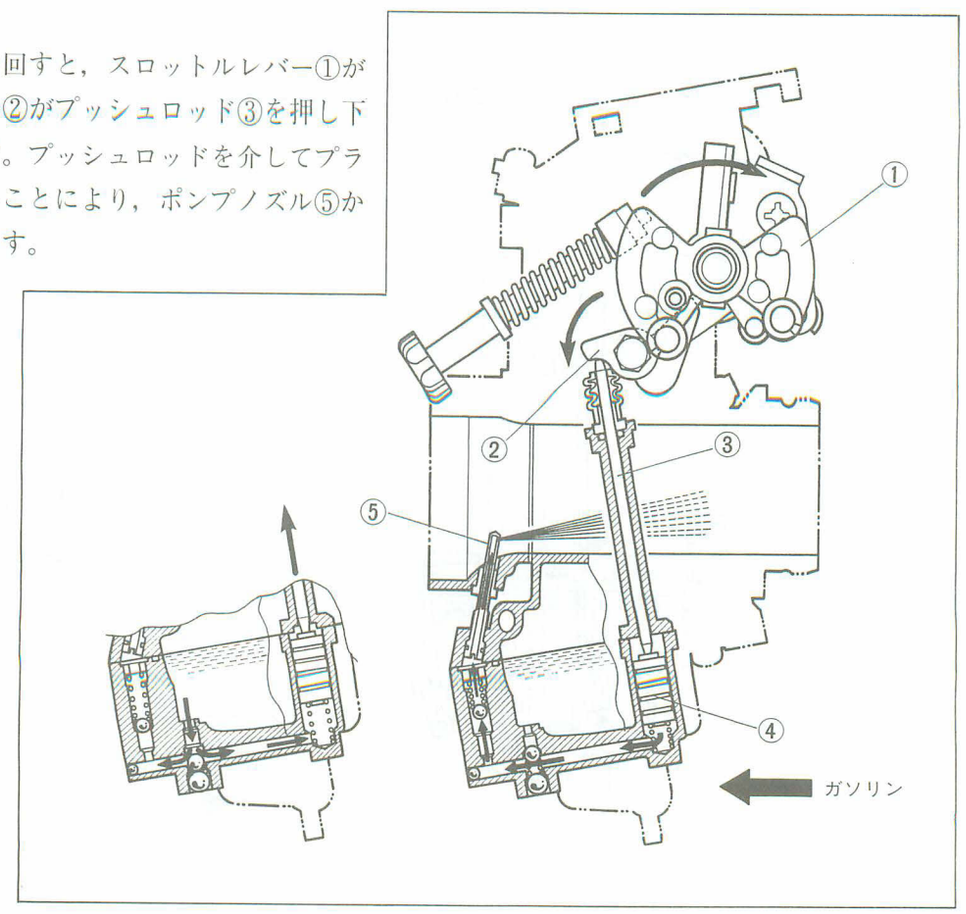


燃料流入通路



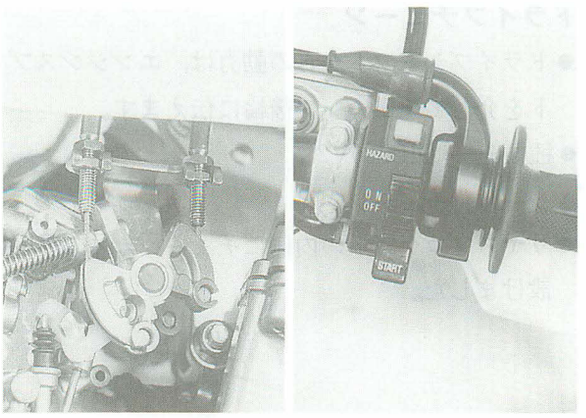
加速ポンプ

●スロットルグリップを回すと，スロットルレバー①が回転し，ポンプレバー②がプッシュロッド③を押し下げる方向に回転します。プッシュロッドを介してプランジャ④を押し下げることにより，ポンプノズル⑤からガソリンを吐出します。



強制開閉式スロットルバルブ

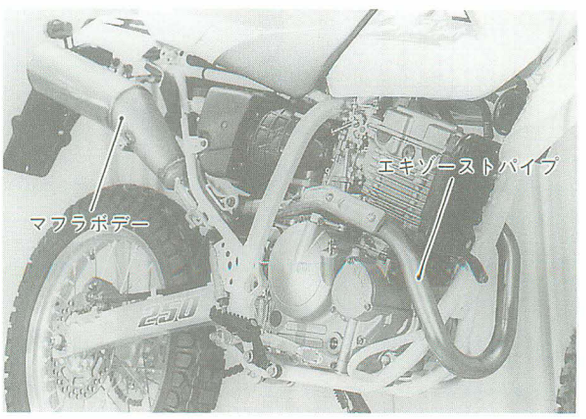
●スロットルバルブの開閉作動をそれぞれのケーブルによりリモート操作しています。



排気装置

エキゾーストパイプ・マフラ

●エキゾーストパイプはマフラボデーと別体式です。



動力伝達装置

クラッチ

●湿式・多板・コイルスプリング式

●ラック＆ピニオン方式

トランスミッション

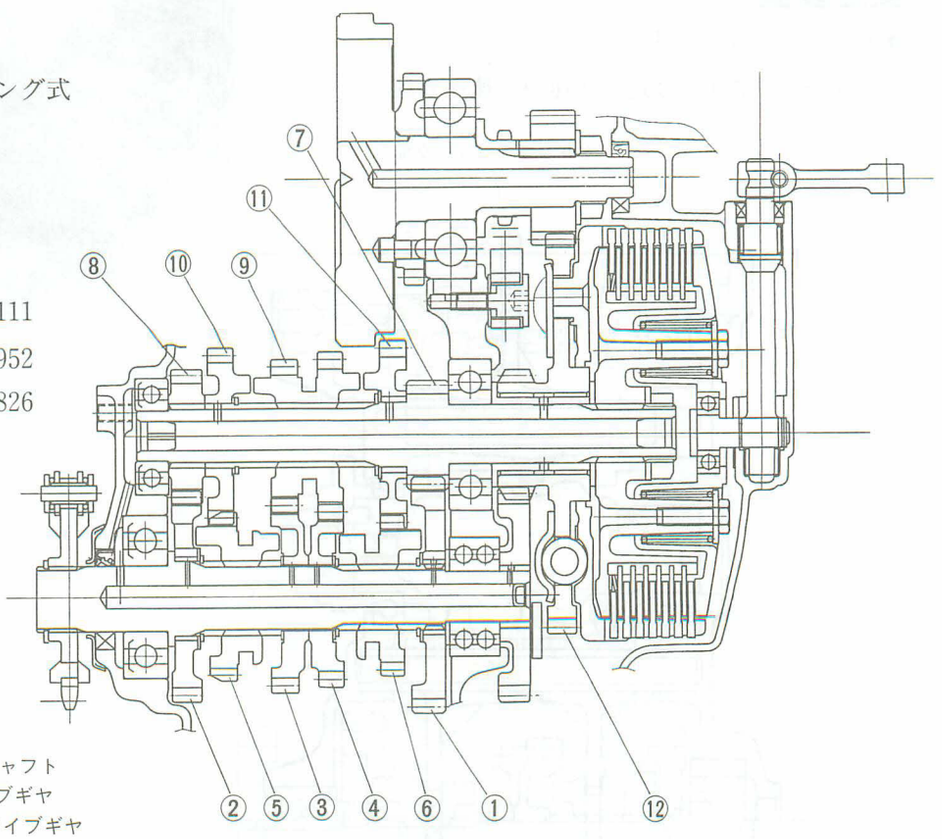
●リターン式6段変速

●ギヤ比

1速：2.416	4速：1.111
2速：1.733	5速：0.952
3速：1.333	6速：0.826

1次減速比：3.190

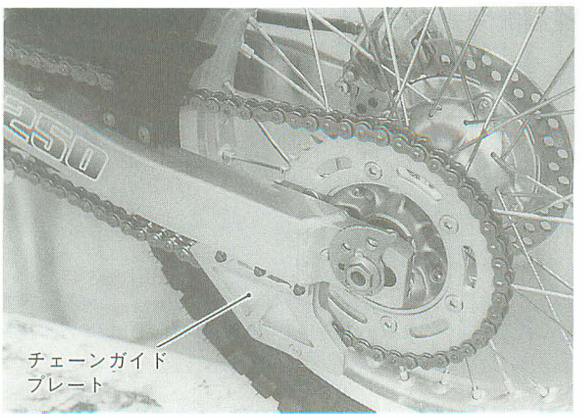
2次減速比：3.000

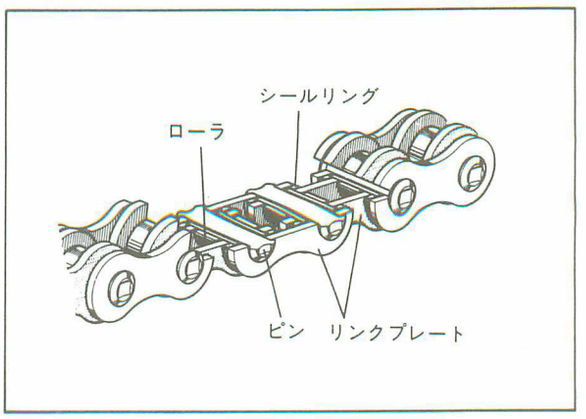


① 1stドリブンギヤ　⑦カウンタシャフト
② 2ndドリブンギヤ　⑧ 2ndドライブギヤ
③ 3rdドリブンギヤ　⑨ 3rd,4thドライブギヤ
④ 4thドリブンギヤ　⑩ 5thドライブギヤ
⑤ 5thドリブンギヤ　⑪ 6thドライブギヤ
⑥ 6thドリブンギヤ　⑫プライマリドリブンギヤ

ドライブチェーン

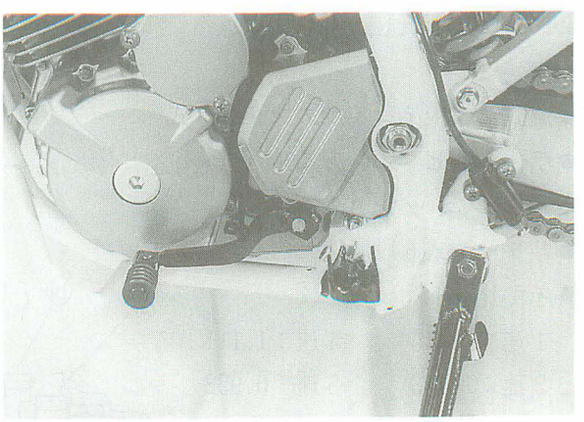
- ドライブシャフトからの動力は，エンジンスプロケットを介してチェーンで後輪に伝えます。
- 種類 —— DID520V2
- シール付チェーン
- リヤスプロケットの内側にチェーンガイドプレートを設けました。

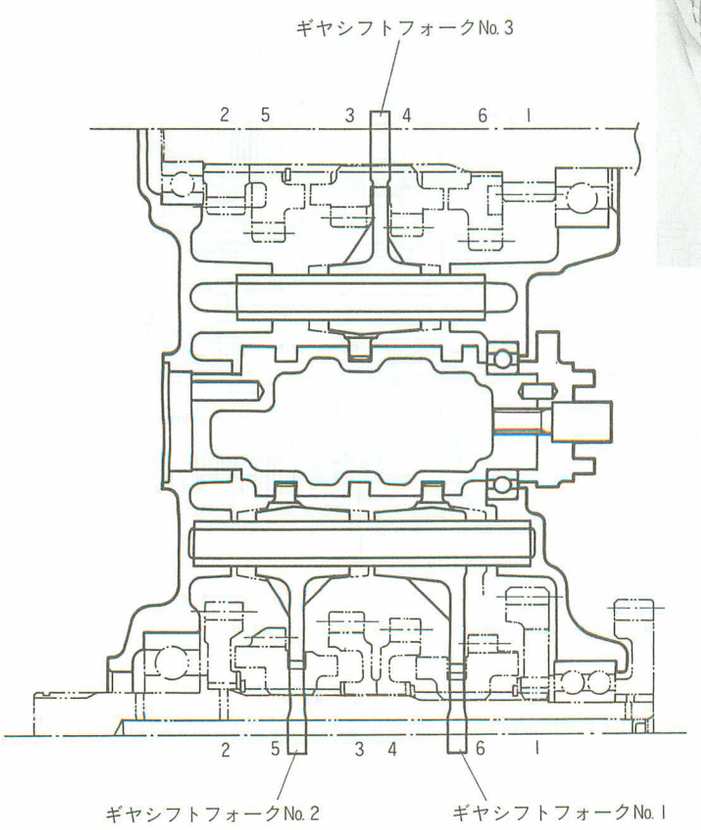




変速装置

- リターン式 6 段変速
  1 速↔N↔ 2 速↔ 3 速↔ 4 速↔ 5 速↔ 6 速



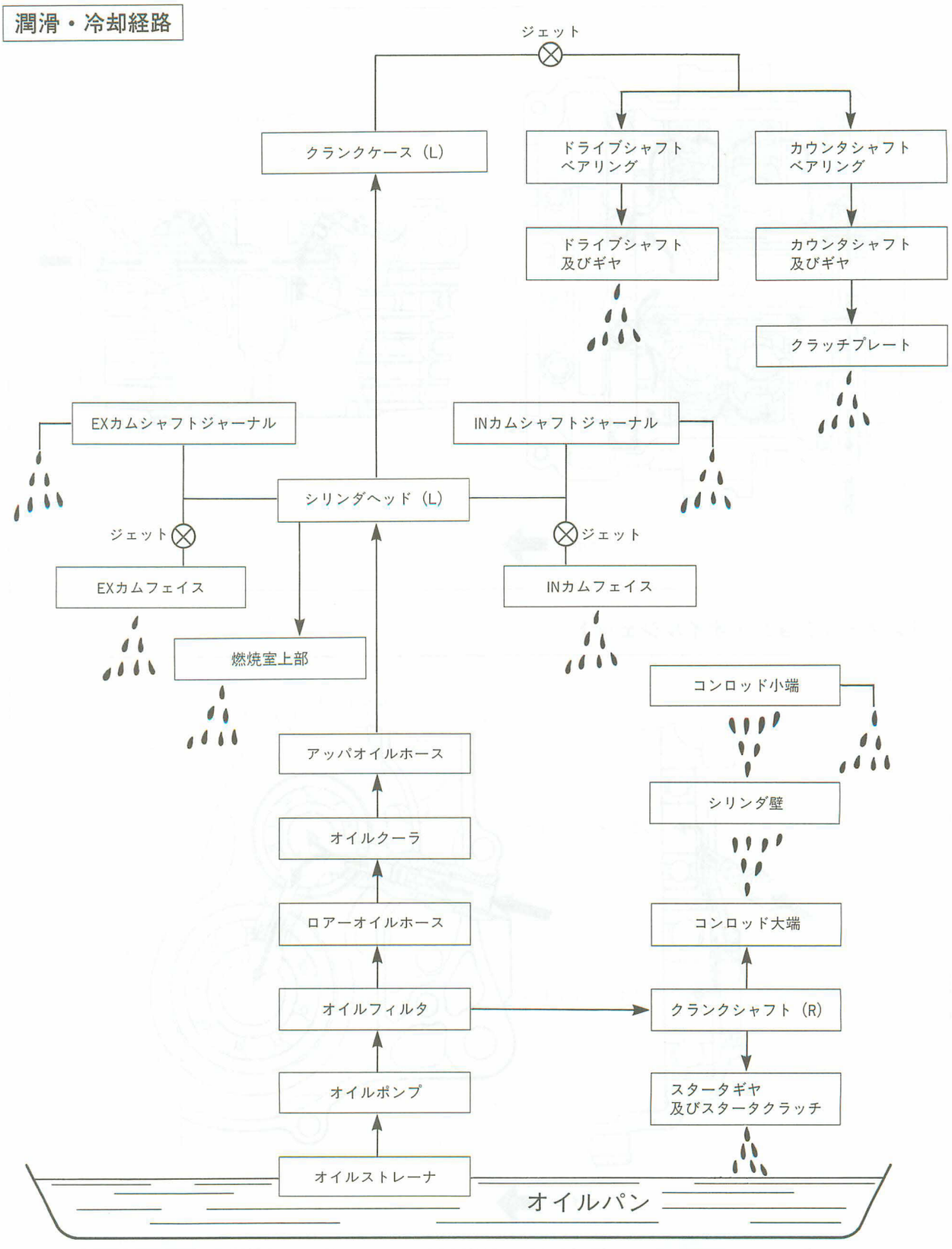


潤滑・冷却装置

●潤滑はクランクケース下部にオイルを溜めておき，これをオイルポンプによって汲み上げ，各部に圧送して潤滑するウェットサンプ方式です。

●冷却は熱を最も発生するシリンダヘッドの燃焼室周辺にオイルをジェット噴射して燃焼室上部を冷却する油冷方式を採用しています。

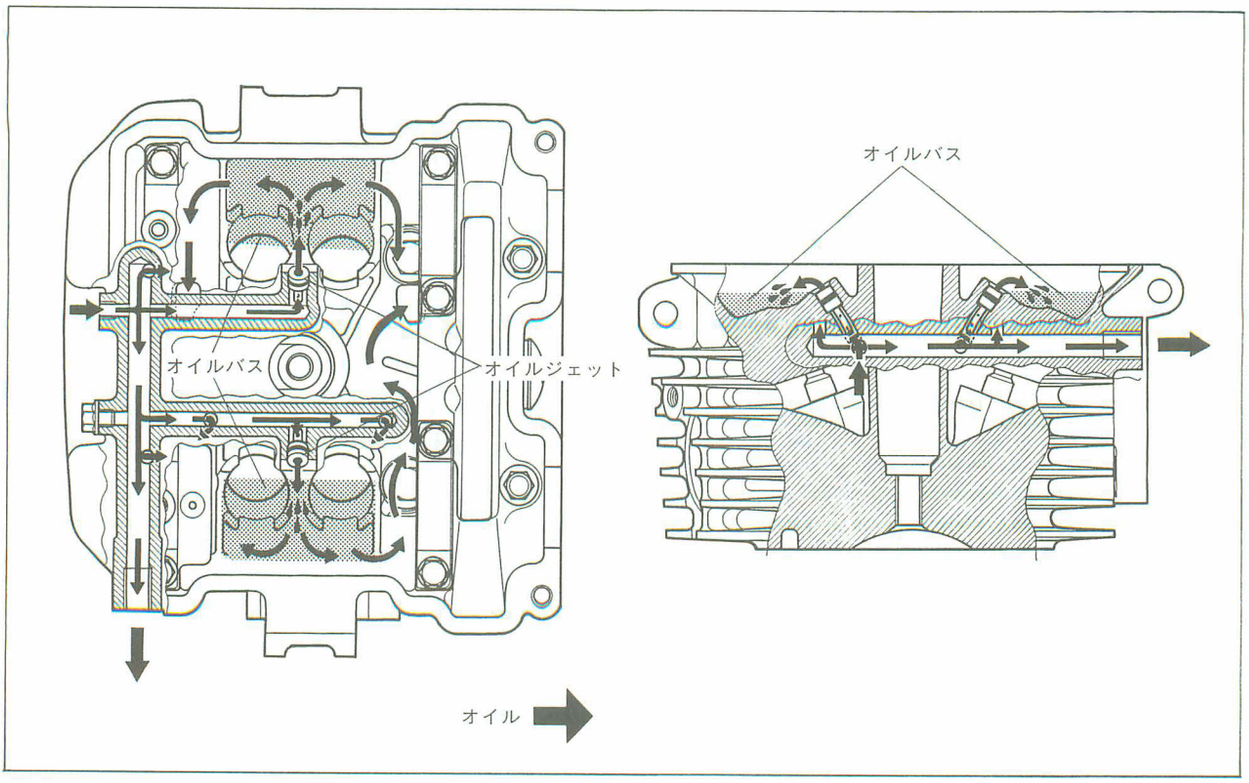
潤滑・冷却経路



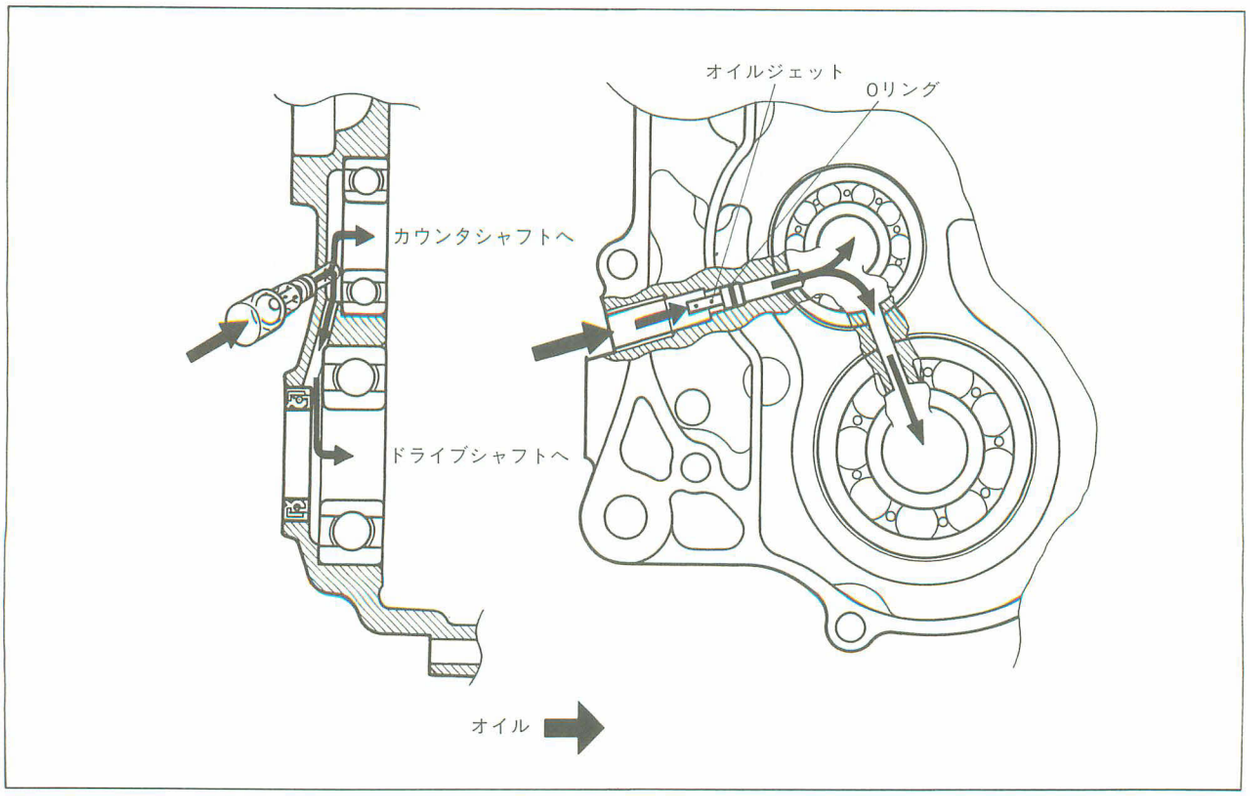
潤滑通路

- シリンダヘッドの潤滑を，二カ所のオイルジェットで行ないます。
- オイルジェットは油圧を一定にコントロールする役割を持ち，クランクケース左側に設けてあり，ドライブシャフト・カウンタシャフトへの油圧をコントロールしています。

シリンダヘッドの潤滑

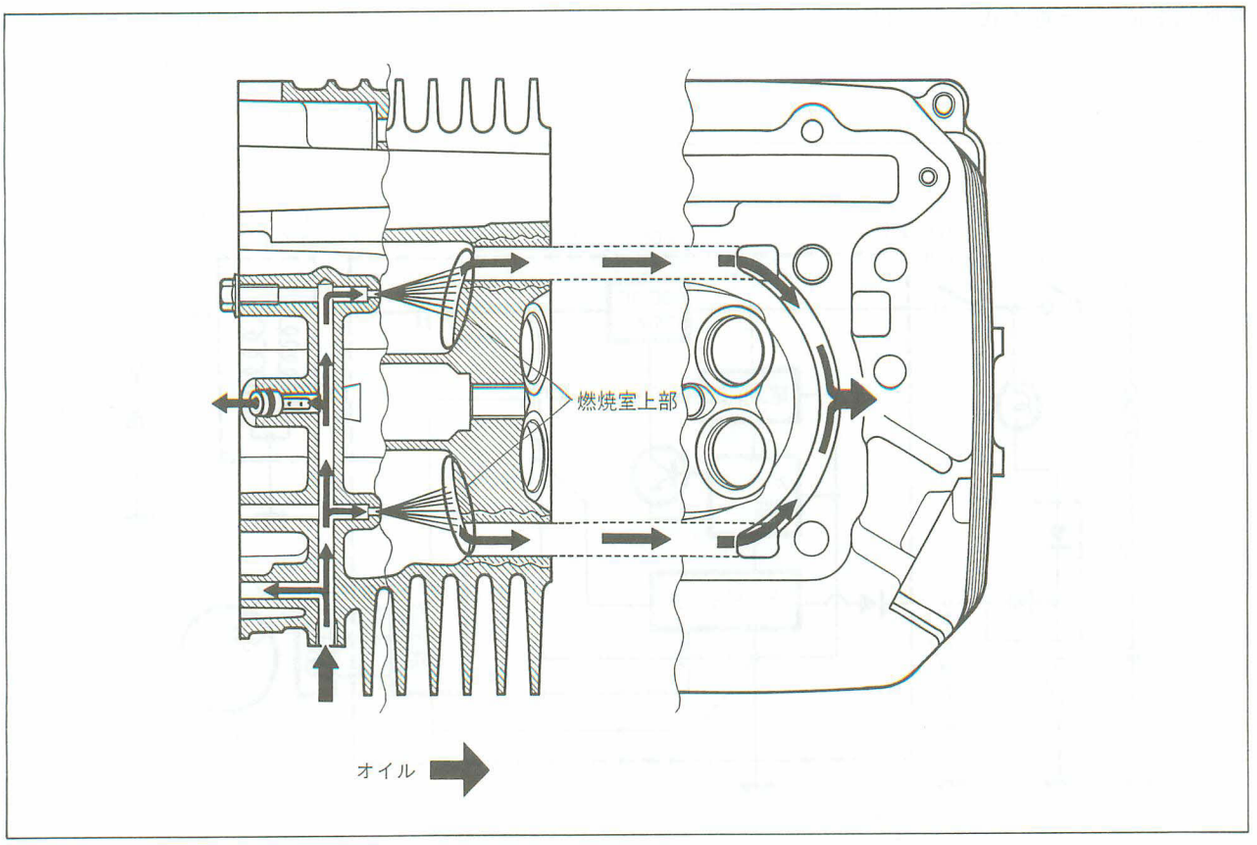


トランスミッション・オイルジェット



冷却通路

●シリンダヘッドの冷却は，シリンダヘッドを通る冷却通路から，燃焼室上部へオイルを噴射して行ないます。

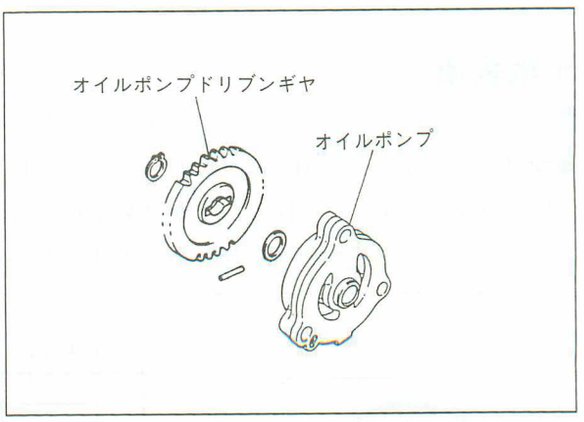


オイルポンプ

●トロコイド式

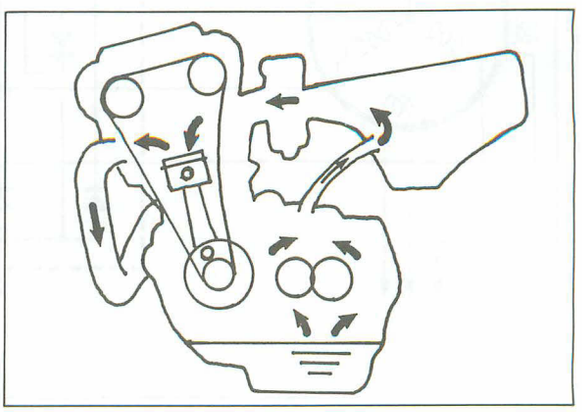
●プライマリドリブンギヤ内側に設けてある，オイルポンプドライブギヤによりオイルポンプドリブンギヤを回します。

●潤滑方式は，トロコイド式オイルポンプによるウェットサンプ方式で，オイルのろ過は，フルフロー式です。また，オイルクーラをフレームダウンチューブ右側に設けてあります。



ブローバイガス還元装置

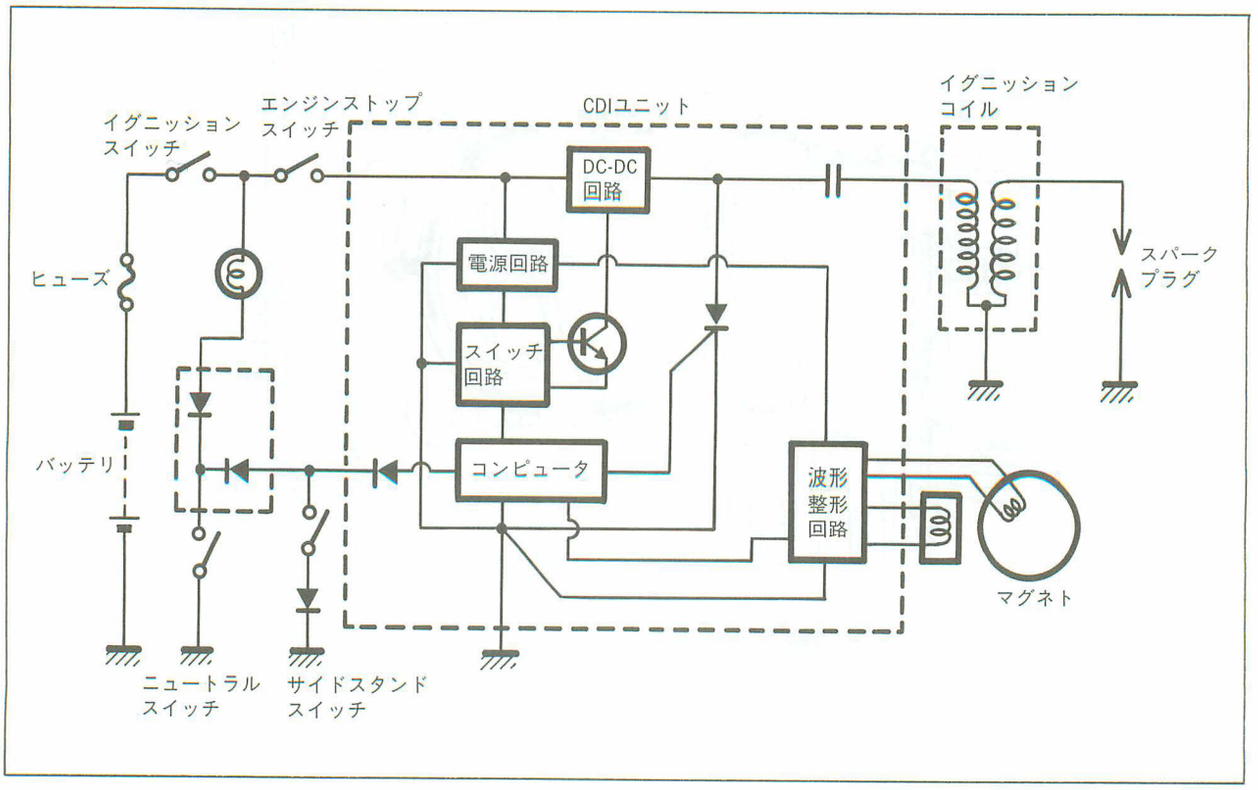
●大気への放出を防止する為，クランクケース上部とエアークリーナをホースで結びクランクケース内のブローバイガスを吸入させる方式です。
クランクケース内に設けられているブローバイガス通路によりオイル分とガス分とを分離させガス分のみをエアークリーナのクリーンサイドに導き再吸入させています。



点火装置

- CDI式（無接点式）。
- 点火時期 —— BTDC 7°/1500rpm
- 進角装置 —— 電子式 −2°〜30°

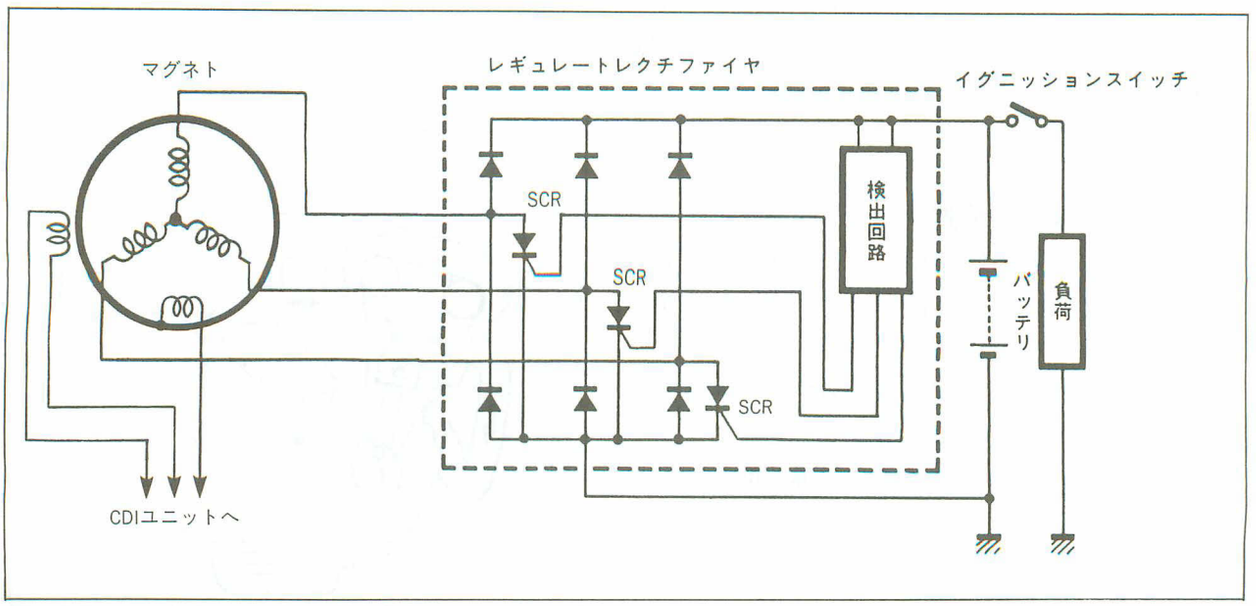
- 構　成
  - マグネット（点火信号発生部）
  - CDIユニット（コントロール部）
  - イグニッションコイル
  - スパークプラグ



充電装置

構成：マグネット，レギュレートレクチファイヤ，バッテリ

- マグネットで発生したAC電流は，レギュレートレクチファイヤで整流されて，DC電流に変わりバッテリに充電されます。エンジン回転が上がり発生電圧も高くなると，レギュレータが働きSCRをOPENにします。すると回路は短絡状態となり，バッテリへの充電をストップします。



始動装置

インタロック装置

- エンジン始動時及び，発進時にサイドスタンドの収納忘れを防止する装置です。
- サイドスタンドが出ている時にチェンジがニュートラル以外に入っていると，サイドスタンドリレーが働かず始動系の回路に電流が流れませんので，スタータモータは作動しません。尚，上記の状態の時には，イグナイタ回路にも電流が流れませんので点火しません。
- チェンジがニュートラルの時はエンジンを始動する事ができます。

⚠注意

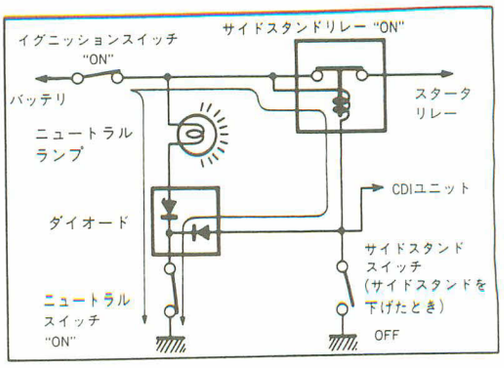
・サイドスタンドが出ていると，インタロック装置が働くので車を発進することができません。
・サイドスタンドは確実に収納してから，発進の操作をしてください。

チェンジ ＼ サイドスタンド	出ている	戻っている
ニュートラル以外	×	○
ニュートラル	◎	◎

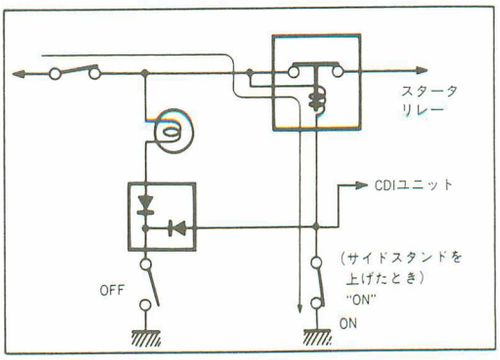
◎：始動可　○：始動・走行可　×：始動・走行不可

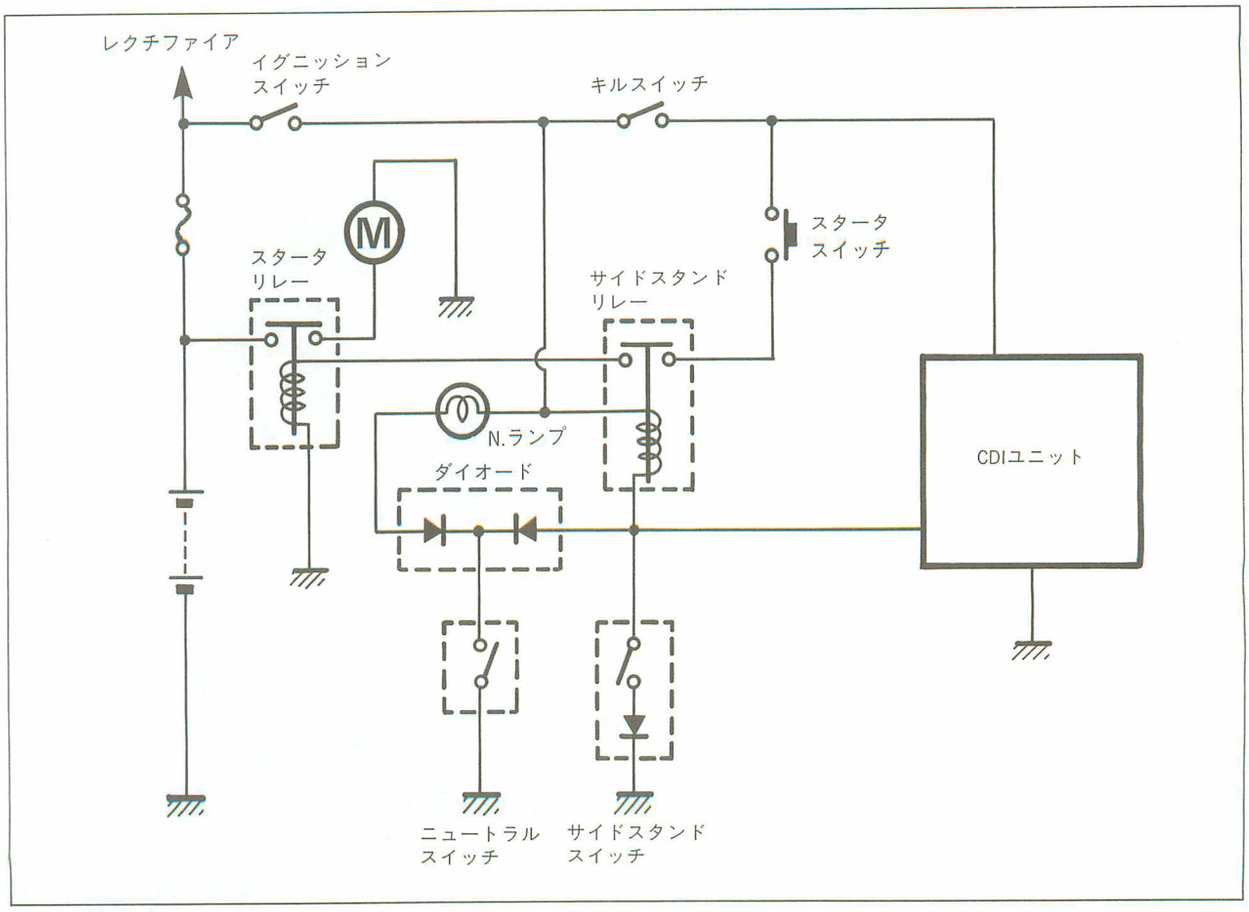
イグニッションコイルへの通電回路

ニュートラルスイッチ“ON”，
サイドスタンドスイッチ“OFF”の場合。



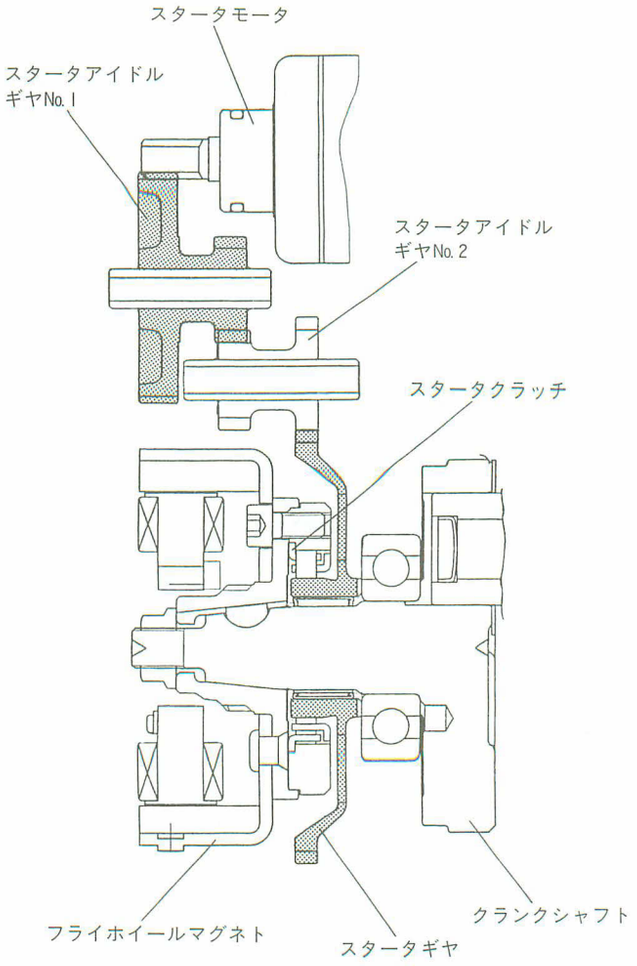
ニュートラルスイッチ“OFF”，
サイドスタンドスイッチ“ON”の場合。





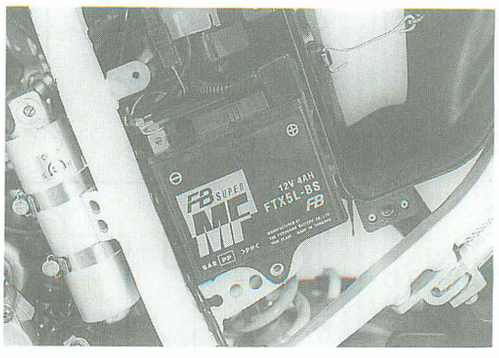
●始動できる条件が整ってから，スタータスイッチを押すとス
タータモータが回転し，クランクシャフトを回転させます。

●駆動　スタータモータ
⇩
スタータアイドルギヤNo. 1
⇩
スタータアイドルギヤNo. 2
⇩
スタータギヤ
⇩
スタータクラッチ
⇩
フライホイールマグネト
⇩
クランクシャフト



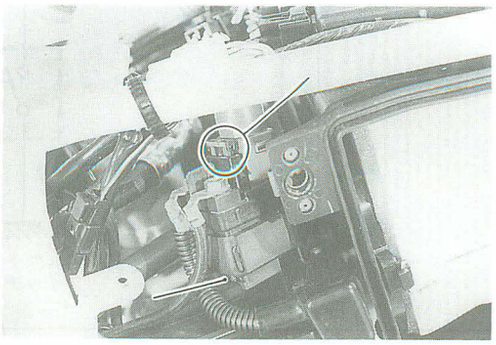
バッテリ

●形　式 ———— FTX5L－BS
●容　量 ———— 4 Ah
●出荷時取付銘柄 —— 古河電池



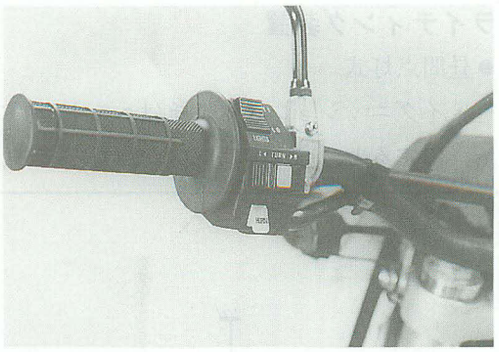
ヒューズ

●メインヒューズ
●MAIN：30A



灯火装置

ターンシグナルスイッチ



- プッシュキャンセル方式。
- スイッチレバーノブを押し込むことにより，作動していたシグナルが解除します。

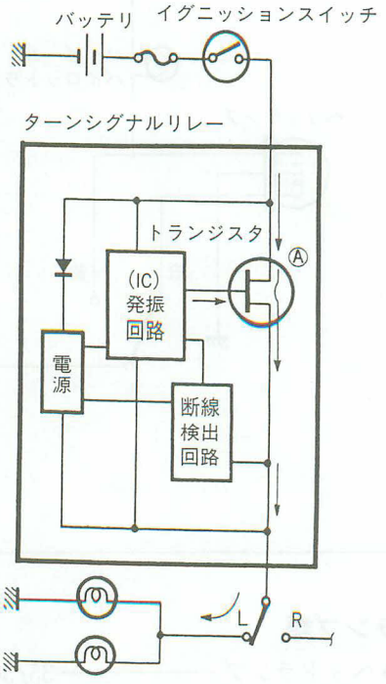
ターンシグナルリレー

- ターンシグナルランプスイッチをONにしたとき，瞬時に点滅が始まる，無接点式のターンシグナルリレーを採用しました。

作動

- 発振回路により，トランジスタⒶをONにすると，電気はトランジスタを通ってランプを点灯させます。また，トランジスタがOFFになると電気はしゃ断され，ランプは消灯します。

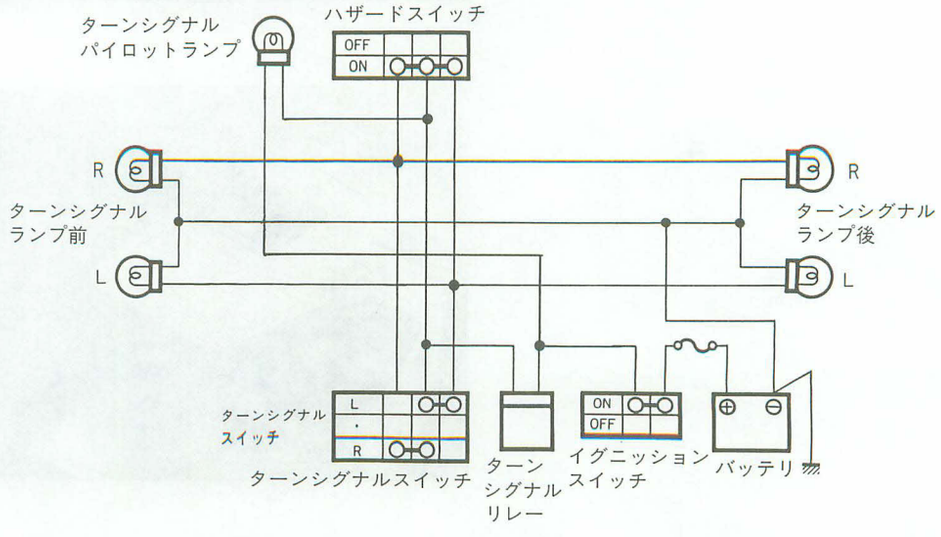
  ターンシグナルランプが切れると，リレー内の断線検出回路及び発振回路の働きで片方のランプの点滅回数が早くなります。



非常点滅表示灯

- 非常点滅表示灯（ハザードランプ）をターンシグナルランプと兼用にしました。

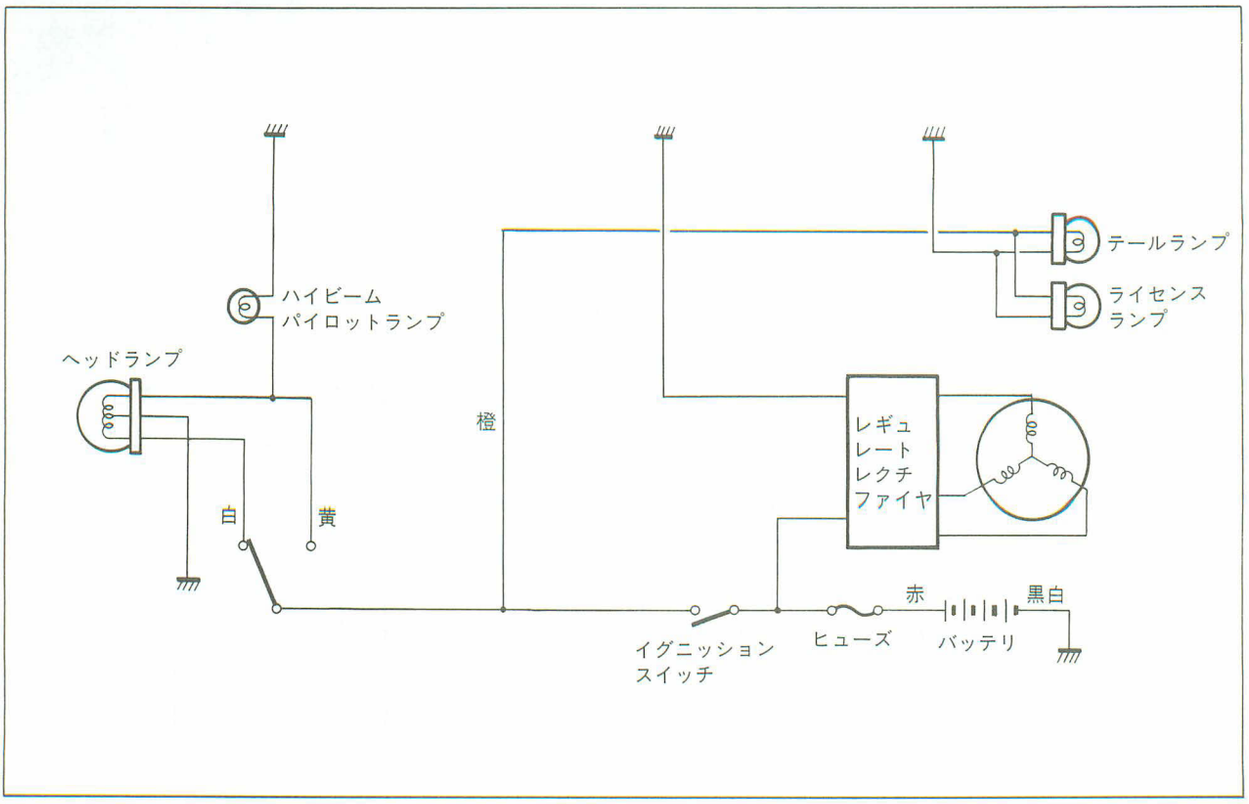
ハザード回路



ライティング装置

●昼間点灯式

・イグニッションスイッチはヘッドランプスイッチと兼用していますのでイグニッションスイッチをONにすると，ヘッドランプが点灯します。

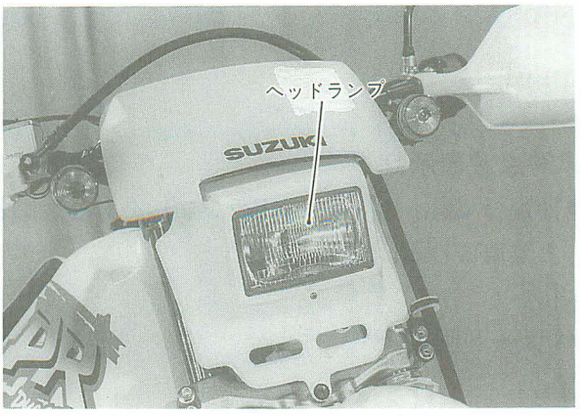


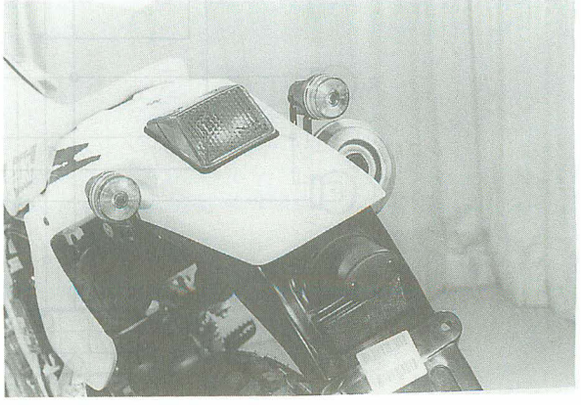
ランプ類

●ヘッドランプ ———— 35/36.5W

●ターンシグナル ———— 前：15W×2，後：15W×2

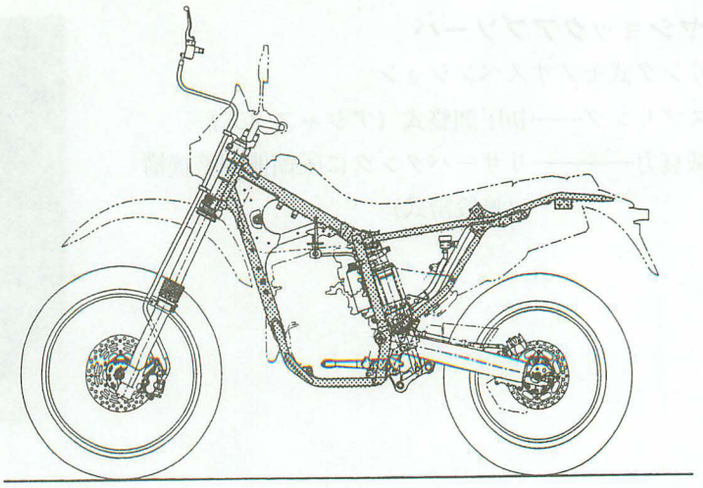
●ブレーキ／テールランプ — 21/5 W





フレーム

●形式——セミダブルクレードル形

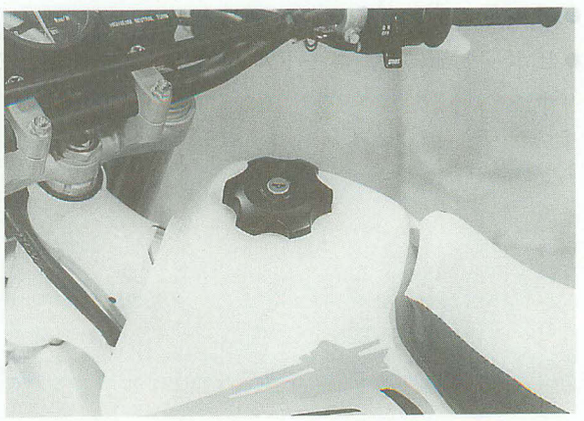


フューエルタンク

●容量 —— 10ℓ

●RES(リザーブ)位置から残量 —— 約2.5ℓ

●フューエルタンクキャップ——キーロック式



サスペンション

フロントフォーク

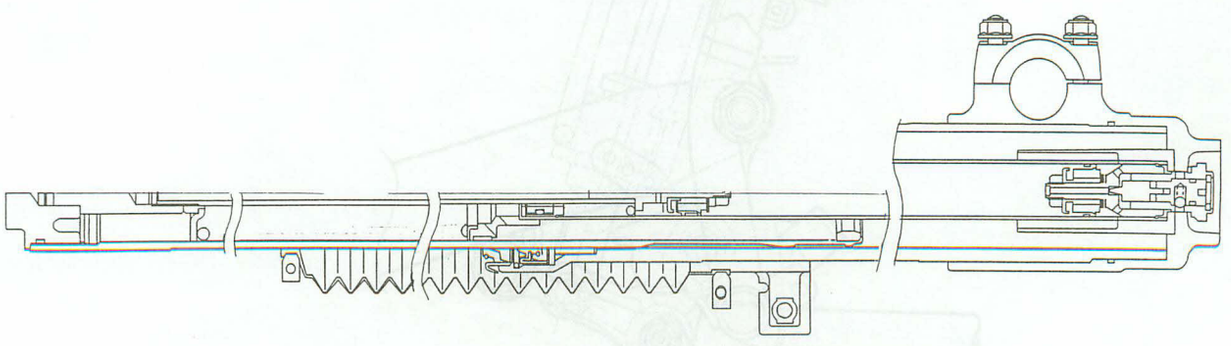
●テレスコピック式

●インナチューブ外径 —— 43mm

●アウタチューブ内径 —— 44mm

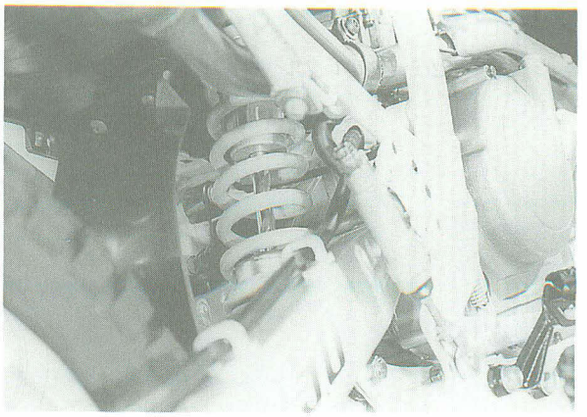
●フロントフォークストローク —— 280mm

●減衰力——アウタチューブ下部に圧縮側調整機構を設けています。



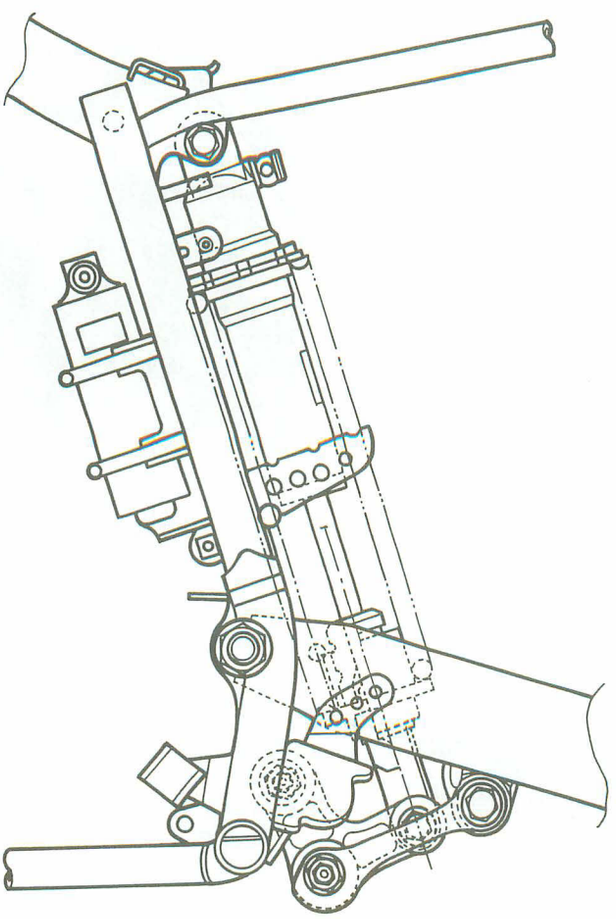
リヤショックアブソーバ

- リンク式モノサスペンション
- スプリング――初圧調整式（アジャスタ式）
- 減衰力――――リザーバタンクに圧縮側調整機構（無段階式）



スイングアーム

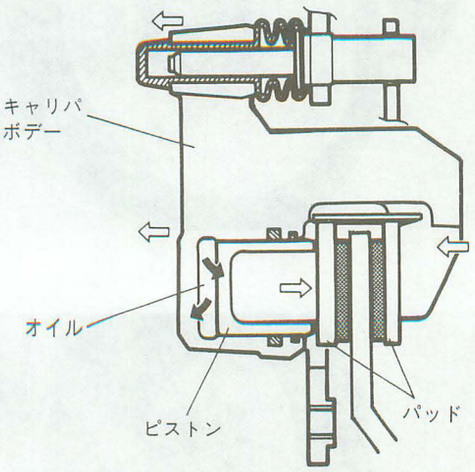
- アルミスイングアーム
- ピボット部には，ニードルベアリングを使用しています。

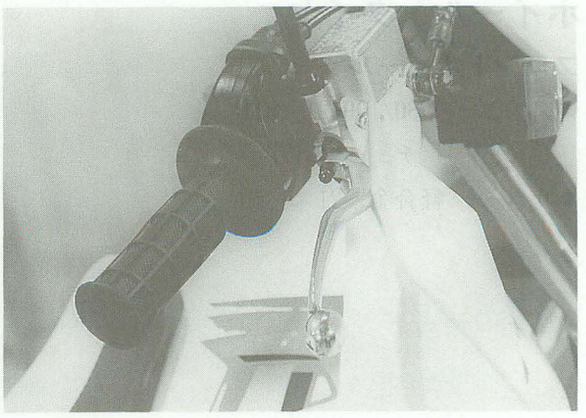


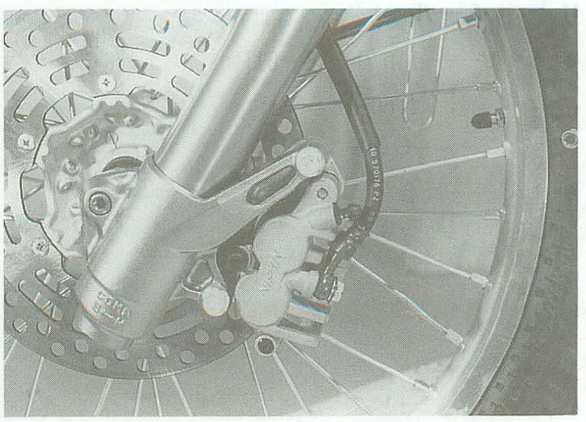
ブレーキ

フロントブレーキ

●油圧式シングルディスクブレーキ
●キャリパ――2ポットピンスライド式





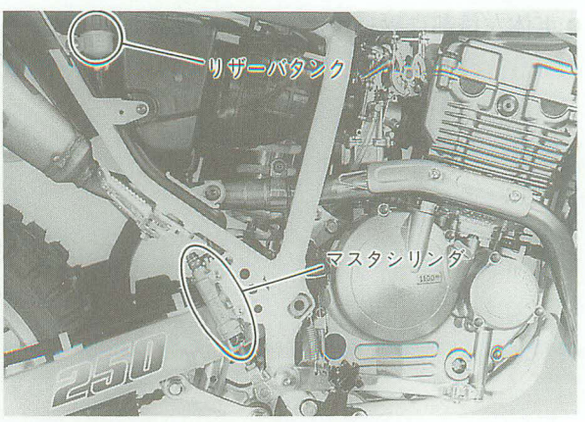


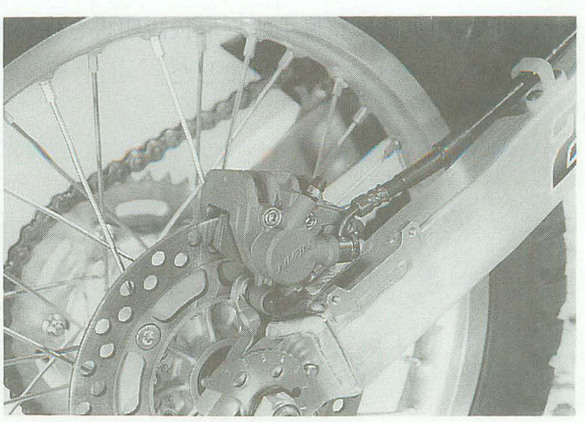
キャリパの作動

●ブレーキレバーを作動させるとマスタシリンダ内のオイルはキャリパ側オイル室に圧送されます。キャリパ内に入ったオイルはピストン及びキャリパボデーを押し広げます。
キャリパボデー及びピストンの移動によりパッドをディスクプレートに押し付けます。

リヤブレーキ

●油圧式シングルディスクブレーキ
●キャリパ――ピンスライド式

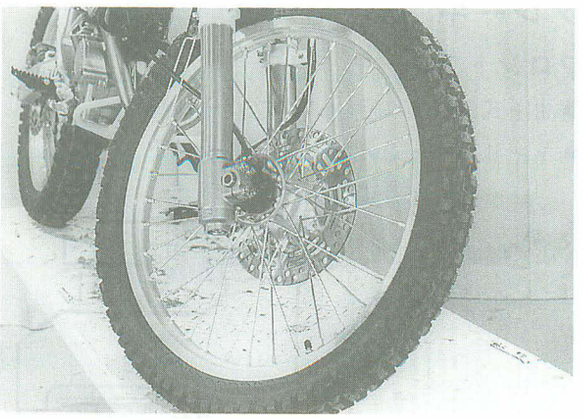




ホイール・タイヤ

フロントホイール

- タイヤ――80/100-21　51P
  　　チューブ有り
- リム――軽合金　21×1.60

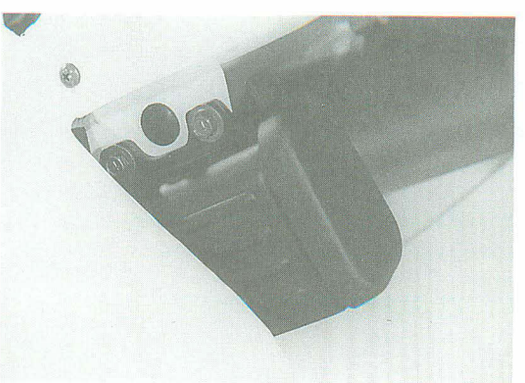


リヤホイール

- タイヤ――110/90-18　61P
  　　4.60-18　63P
  　　チューブ有り
- リム――軽合金　18×2.15

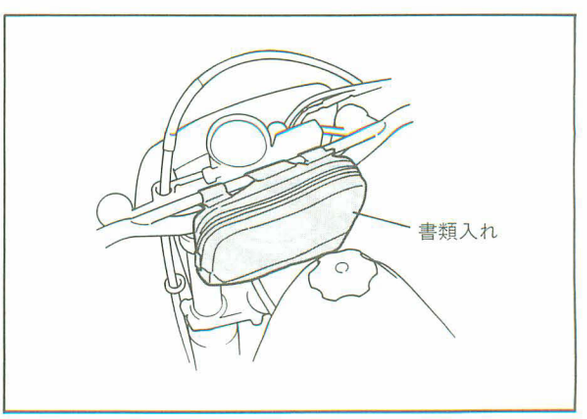
収納ボックス

- 車体左後部にツールボックスを設置しました。



書類入れ

- ハンドル中央部に整備手帳，取扱説明書を保管する為の書類入れのバッグを設けました。



点検調整

目　次

運行前点検について ——— 3-1

点検設備方式 ——— 3-2

かじ取り装置 ——— 3-4
- ハンドルステアリングステムの点検，調整

制動装置 ——— 3-5
- フロントブレーキの点検
- リヤブレーキの点検

走行装置 ——— 3-7
- ホイール・タイヤの点検

緩衝装置 ——— 3-8
- フロントフォークの点検
- リヤショックアブソーバの点検，調整
- スイングアームの点検

動力伝達装置 ——— 3-9
- クラッチレバーの遊びの調整
- チェンジペダル取付高さの点検
- ドライブチェーンの点検，調整
- スプロケットの点検

電気装置 ——— 3-12
- スパークプラグの点検
- バッテリの脱着
- バッテリの点検
- 充電電圧の点検
- ヘッドランプの照射位置調整
- リヤブレーキランプスイッチの調整

原動機 ——— 3-14
- 圧縮圧力の点検
- アイドリング回転数の点検
- パイロットスクリュの調整
- スロットルケーブルの点検
- キャブレータ，フューエルコック，ホースの点検
- エアークリーナの清掃
- バルブクリアランスの調整
- エンジンオイル量の点検
- エンジンオイルの交換
- オイルフィルタの交換
- オイルプレッシャの測定

参　考　外装品を外さなければできない点検は，シート，フューエルタンク，フレームカバーの取り外し（6-1ページ）を参照してください。

運行前点検とその実施に対する指導

クルマの使用者による「運行前点検」の実施が定められていることは既にご承知のところですが実態としては，必ずしも励行されているとはいえません。

下の表は運行前点検で，お客様が実施する項目ですから，参考にしていただき，お客様の指導にあたってください。

運行前点検項目一覧		
点検箇所	点検内容	作業要領
1．ブレーキ	1．ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で，ブレーキのききが十分であること。	(1) ペダル又はレバーを軽く操作して，ブレーキがき始めるところまでの移動量により遊びを点検する。 (2) ペダルの下に床板を有するものにあっては，ペダルを杯に踏み込んで床板とのすき間を点検する。 (3) 低速走行によるブレーキテスト等を行ない，フロント・ブレーキ及びリヤ・ブレーキのききが十分であるかを点検する。
2．ブレーキフルード（ディスクブレーキ使用車はこの項目も点検してください。）	1．規定量保たれていること。	(1) リザーバタンク内の液が規定量あるか点検する。
3．タイヤ	1．タイヤの空気圧が適当であること。	(1) 点検ハンマ又は視認等によりタイヤの空気圧が不足していないかを点検する。
	2．亀裂及び損傷がないこと。	(1) タイヤのトレッド及びサイド・ウォールに著しい亀裂及び損傷がないかを点検する。
	3．異常な摩耗がないこと。	(1) タイヤのトレッドが異常に摩耗していないかを点検する。
	4．溝の深さが十分であること。	(1) タイヤの全幅について，全周にわたり溝の深さが十分であるかを点検する。
	5．金属片，石その他の異物がないこと。	(1) タイヤに金属片，石その他の異物がかみ込んだり，ささったりしていないかを点検する。
4．原動機	1．オイルの量が適当であること。	(1) オイル・レベル・ゲージ等によりオイルの量が適当であるかを点検する。(エンジンオイル)
5．燃料装置	1．燃料の量が十分であること。	(1) 燃料の量が目的地まで走行するのに十分であるかを点検する。
6．冷却装置（水冷車はこの項目も点検してください。）	1．水漏れがないこと。	(1) ラジエータホース，ラジエータから冷却水が漏れていないか点検する。
	2．冷却水量が規定量保たれていること。	(1) 冷却水リザーバタンク内の冷却水が規定量あるか点検する。
7．灯火装置	1．点滅具合が不良でなく，かつ，汚れ及び損傷がないこと。	(1) 前照灯，尾灯，番号灯，制動灯及びその他の灯火装置の点滅具合が不良でないかを点検する。ただし，連動して点滅する構造のものにあっては連動している状態でも点検する。 (2)灯器（レンズも含む）に汚れ及び損傷がないか，確実に取り付けられているか等を点検する。
8．後写鏡	1．写影が不良でないこと。	(1) 運転者席から後写鏡を見て，後方の写影を確認できるかを点検する。
9．反射器及び自動車登録番号標又は車両番号標	1．汚れ及び損傷がないこと。	(1) 反射器に汚れ及び損傷がないかを点検する。 (2)車両番号標に汚れ及び損傷がないか，確実に取り付けられているか等を点検する。なお，明瞭に文字が表示されているかも点検する。
10．前日の運行において異常が認められた箇所	1．当該箇所に異常がないこと。	(1) 前日の運行中に異常を認めた箇所について，完全に修理されているか，運行に支障がないかを点検する。

点検整備方式

●「●」印は法規で義務付けられた点検時期を示し，「○」印はメーカで推奨することを示す。
●「☆」印は保安部品の定期交換を示す。その交換時期は一般走行する不特定多数の車を対象に定めてある。従って著しく走行条件の異なるものは，これに準拠して交換する。

点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
かじ取り装置	ハンドル	遊び，緩み及びがた				●		
		操作具合				●		
	かじ取り車輪	左右の回転角度				●		
	かじ取りフォーク	損　傷			●	●		
		フォーク・スピンドルの取付状態			●	●		ステアリングステムを示す
		フォーク・スピンドルの軸受部がた		○		●		ステアリングステムを示す
制動装置	ブレーキペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●	●	遊び ペダル式 5～15㎜ レバー式 レバー先端で 5～20 ㎜	
		踏みしろ及びきき具合	●					
		ブレーキのきき具合			●	●		
	ケーブル類及びロッド	緩み，がた及び損傷				●		
		ブレーキケーブルの交換	－	－	－	－	－	
	びパイプホース及	漏れ，損傷及び取付状態			●	●		
		ブレーキホースの交換					☆4年毎	
	リザーバ・タンク	液　量	●		●	●	液面レベル 前：LOWER以上あること 後：UPPER-LOWER間にあること	
		ブレーキ液の交換					1年毎	
	びディスク・キャリパマスタシリンダ・及	機能，摩耗及び損傷				●		
		マスタシリンダカップの交換 キャリパピストンシールの交換					☆ 2年毎	
	ブレーキ・シューブレーキ・ドラム及び	ドラムとライニングとのすき間	－	－	－	－	－	
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗	－	－	－	－	－	
		ドラムの摩耗及び損傷	－	－	－	－	－	
	ク及びパッドブレーキ・ディス	ディスクパッドとのすき間				●		
		パッドの摩耗			○	●		「インジケータ式」

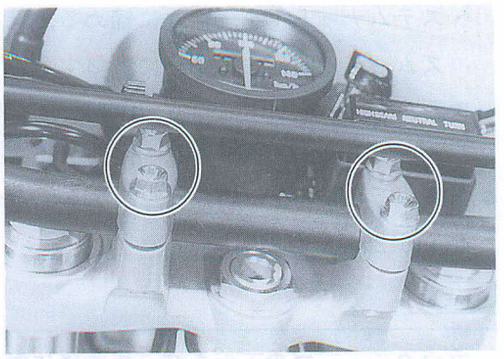
点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
制動装置	ク及びパッドブレーキ・ディス	ディスクの摩擦及び損傷				●	標準厚さ 前輪 3.5㎜ 後輪 4.0㎜ 使用限度 前輪 3.0㎜ 後輪 3.5㎜	
走行装置	ホイール	タイヤ空気圧	●		●	●	タイヤサイズ 前輪：80/100-21 51P 後輪：110/90-18 61P 4.60-18 63P （単位kgf/㎠） 1名乗車 前輪1.50 後輪1.50 2名乗車 前輪1.50 後輪1.75	
		タイヤの亀裂及び損傷	●		●	●		
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●		●	●	残溝 前輪0.8㎜まで 後輪0.8㎜まで	
		タイヤの金属片，石その他の異物	●		●	●		
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み		○	●	●	フロントアクスル締付トルク 5.0～8.0kgf・m フロントアクスルホルダの締付トルク 0.6～0.8kgf・m リヤアクスルナットの締付トルク 8.5～11.5kgf・m	アクスル・ナット・アクスル・ホルダを示す
		リムの振れ及びホイールの損傷				●	ホイール・リムの振れ，リムの端で 前輪 縦振れ2㎜以下 横振れ2㎜以下 後輪 縦振れ2㎜以下 横振れ2㎜以下	
		ホイール・ベアリングのがた				●		
		スポークのゆるみ			○	○		
緩衝装置	シャシ・バネ	損　傷				●		クッションスプリングを示す
	ン・アームサスペンショ	連結部のがた及びアームの損傷				●		
	アブソーバショック・	油漏れ及び損傷				●		
		取付部のがた				●		
動力伝達装置	クラッチ	レバーの遊び			●	●	レバー式 レバー先端で 10～15㎜	
		作　用			●	●		

点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
動力伝達装置	トランスミッション	油漏れ及び油量		○	●	●	油量 のぞき窓式 F～L間にあること	
		トランスミッションオイルの交換	－	－	－	－	－	
		操作機構のがた				●		
	ドライブシャフトプロペラシャフト及び	連結部の緩み	－	－	－	－	－	
		スプライン部のがた	－	－	－	－	－	
		自在継手部のがた	－	－	－	－	－	
		ファイナルベベルギヤオイル交換	－	－	－	－	－	
	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み		○	●	●	◇サイドスタンド使用時 前後スプロケット中央で最大振幅 20～40mm	
		スプロケットの取付状態及び摩耗				●		
		ドライブVベルトの点検	－	－	－	－	－	
電気装置	点火装置	点火プラグの状態			●	●	プラグ・ギャップ 0.7～0.8mm	
		点火時期	－	－	－	－	－	「無調整式」
		断続器の状態	－	－	－	－	－	「無接点式」
		進角装置（遅角機構を含む）の機能	－	－	－	－	－	「無調整式」
	バッテリ	液　量	－	－	－	－	－	
		液の比重	－	－	－	－	－	
		ターミナル部の接続状態				●		
	電配気線	接続部の緩み及び損傷				●		
原動機	本体	かかり具合及び異音		○	●	●		
		低速及び加速の状態		○	●	●	アイドリング回転数 1500r.p.m	
		排気の状態			●	●		
		エアー・クリーナ・エレメントの状態			●	●		
		弁すき間				●	冷間 吸気 0.10～0.20mm 排気 0.20～0.30mm	
	潤滑装置	油漏れ		○	●	●		
		油の汚れ及び量			●	●	油量 のぞき窓式 F～L間にあること	

点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
原動機	潤滑装置	オイルの量	●					
		オイル・クリーナの詰まり				●		
		オイル・クリーナ・エレメントの交換		○			12000 km走行毎	
		エンジン・オイルの交換		○			6000 km走行毎	
	燃料装置	燃料漏れ			●	●		
		フューエルホースの交換					☆ 4年毎	
		キャブレータのリンク機構の状態	－	－	－	－	－	
		スロットルバルブ及びチョーク・バルブの状態				●		
		燃料フィルタの詰まり				●		
		燃料の量	●					
	冷却装置	水　量	－	－	－	－	－	
		水漏れ	－	－	－	－	－	
		ラジエータ・キャップの機能	－	－	－	－	－	
		冷却水の交換	－	－	－	－	－	
		冷却水ホースの交換	－	－	－	－	－	
方向指示器及び灯火装置		作　用			●	●		
		点滅具合，汚れ及び損傷	●					
旋錠装置及び警音器		作　用				●		
反射鏡及び後写鏡		写影の状態	●					
車登録番号標又は車両番号標反射器及び自動		汚れ及び損傷	●					
計器		作　用				●		
マフラ及びパイプ及びエキゾスト		取付部の緩み及び損傷				●		
		マフラの機能				●		
車体及び車枠		緩み及び損傷		○		●		
前日の運行において異常が認められた箇所		当該箇所に異常がない事を確認	●					
その他		シャシ各部の給油脂状態			●	●		

かじ取り装置

ハンドル・ステアリングステムの点検，調整

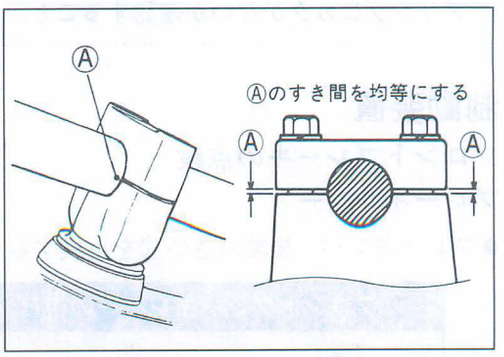


●ハンドル締め付け状態の点検，ガタがないか，締付ボルトが緩んでいないかの確認をする。

●ハンドルバーのポンチマークⒶと，ハンドルホルダの合わせ面が合っているか確認する。

●ハンドルホルダは左右のⒷとⒸのすき間が等しいか確認する。

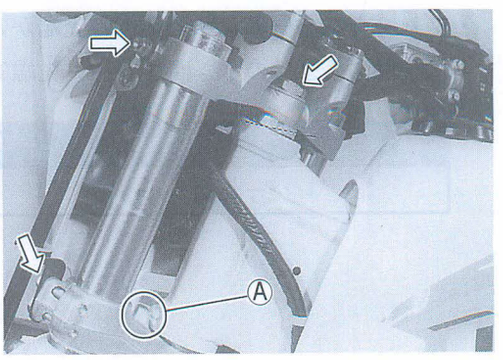
ハンドルホルダボルト：26 N·m {2.7 kgf·m}



●ステアリングステム部の締め付け状態を点検し，ガタがないか，締付ボルトが緩んでいないか点検する。

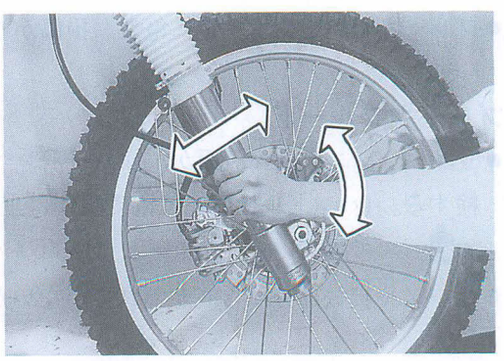
●ハンドルを左右一杯に動かしてスムーズに回転するか，ハンドルストッパⒶにあたるか点検する。

●ハンドルストッパの変形，損傷等がないか点検する。



●フロントホイールを浮かせた状態でフロントフォーク下部を前後に動かし，ステム部のガタを点検する。

●ガタがあったり，スムーズに作動しない場合はステアリングステムナットの締付具合を調整する。



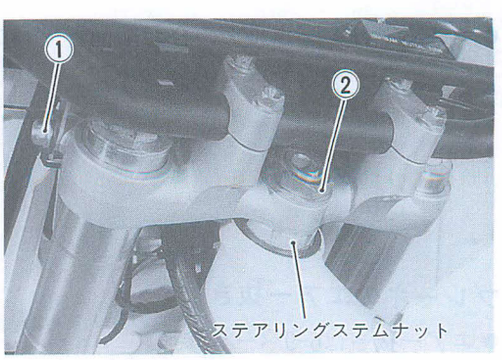
●調整

・ステアリングステムアッパ締付ボルトを緩める。

・調整後は，緩めたボルトを逆の順で締め付ける。

①アッパブラケットクランプボルト
：26 N·m {2.7 kgf·m}

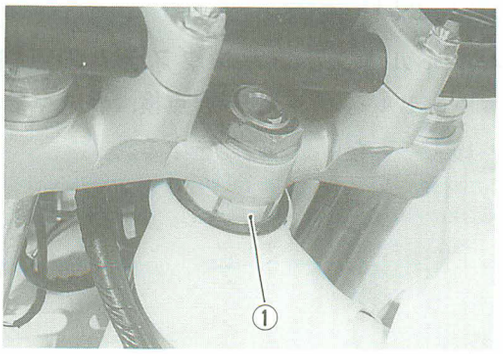
②ステアリングステムヘッドナット
：90 N·m {9.2 kgf·m}



・ステムナット①を，徐々に締める，又は緩め，ガタがなくスムーズに回転するように調整する。

ステムナットを――締める―作動が重くなる
　　緩める―作動が軽くなる

●調整しても直らない場合は，ステム部のベアリングを点検する。(6-25ページ参照)



⚠注意

アウタチューブの下部を持って前後に動かしたとき，ステアリングにガタがないか確認すること。

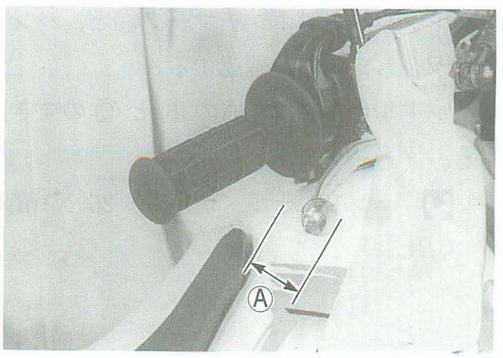
制動装置

フロントブレーキの点検

ブレーキレバー

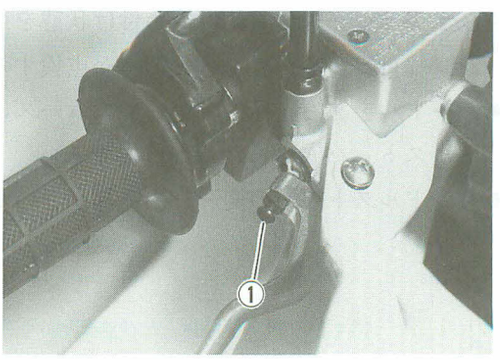
●ブレーキレバー先端の遊びⒶを点検する。

フロントブレーキレバーの遊び		
レバー先端	5～20	mm



・ブレーキレバーアジャスタ①の先端が，ブレーキピストンに接触するまでのすき間をレバー先端Ⓑで点検する。

アジャストすき間		
レバー先端	1～5	mm



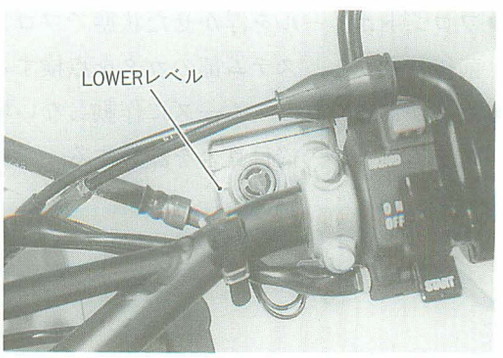
●ブレーキレバーやホルダに亀裂，損傷がないか点検する。

ブレーキフルード

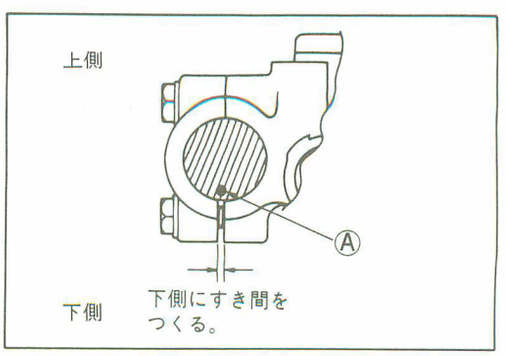
●リザーバタンク内の液面が，LOWERレベル以上にあるか点検する。(ハンドルは直進位置で車体は垂直状態)

BF　スズキブレーキフルード（DOT 4）

●ホースや接続部分から液が漏れていないか点検する。



●マスタシリンダホルダの合わせ面と，ハンドルバーのポンチマークⒶが合っているか確認する。

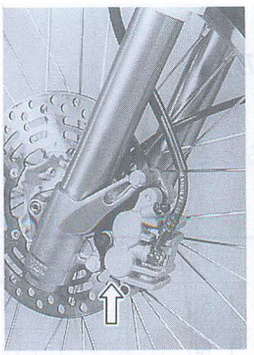
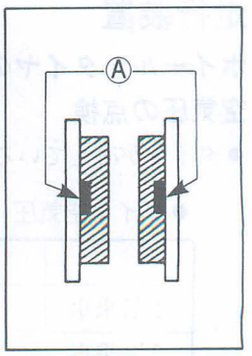


ブレーキのエアー抜き

●エアー抜きは6-9ページ参照。

ブレーキパッド

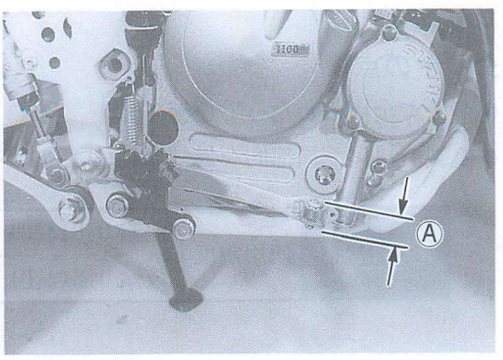
●ブレーキパッド①を点検する。
●目視により摩耗限度線Ⓐまで摩耗していないか点検する。

リヤブレーキの点検

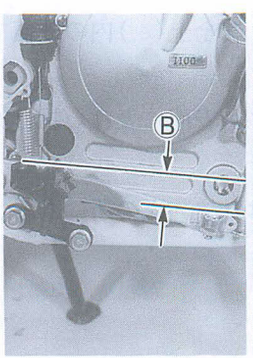
●ブレーキペダルの遊びⒶを点検する。

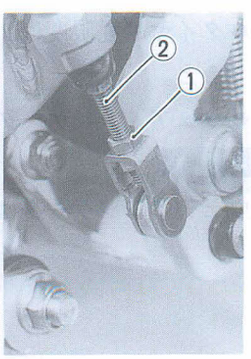
ブレーキペダルの遊びⒶ	
5～15	mm



●マスタシリンダロッドのロックナット①を緩め，アジャスタ②を回し，ブレーキペダルの取付高さⒷを調整する。

ブレーキペダルの取付高さⒷ	
0～10	mm

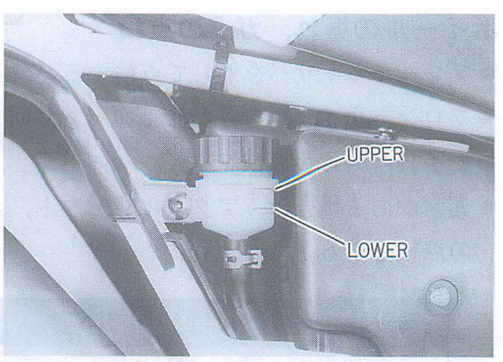




ブレーキフルード

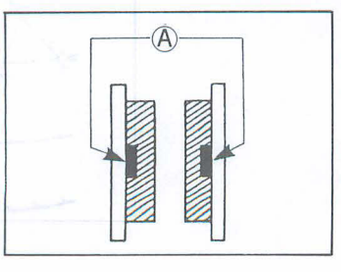
●リザーバタンク内のブレーキ液面がLOWERとUPPERラインの間にあるか確認する。
●ホースや接続部分からフルードが漏れていないか確認する。
●補給する場合は，車体を垂直にして，UPPERラインまで入れる。

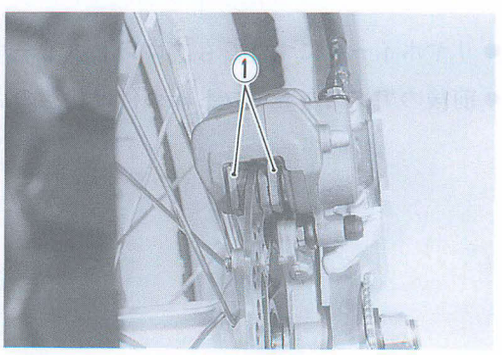
BF　スズキブレーキフルード（DOT 4）



ブレーキパッド

●ブレーキパッド①を点検する。
●目視により摩耗限度線Ⓐまで摩耗していないか点検する。





走行装置

ホイール・タイヤの点検

空気圧の点検

●タイヤが冷えているときに点検すること。

●タイヤ空気圧　kgf/cm²

	前輪	後輪
1名乗車	1.50	1.50
2名乗車	1.50	1.75

●タイヤサイズ

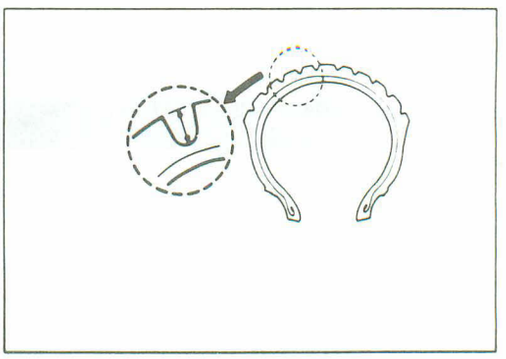
前　輪	80/100-21　51P
後　輪	110/90-18　61P
	4.60-18　63P

タイヤの点検

●タイヤ全周にわたって点検する。

●亀裂，損傷，局部的な異常摩耗，残り溝の深さを点検する。

タイヤ摩耗	使用限度	前輪 0.8(4.0) mm
		後輪 0.8(4.0) mm

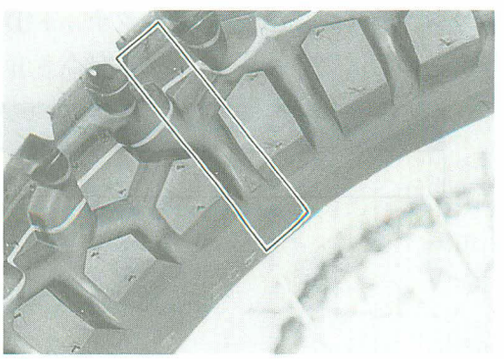


●タイヤ摩耗限度は，安全上(　)内の数値での交換をすすめること。

●ウェアインジケータが表面に表れた物はタイヤを交換する。

参考

ウェアインジケータは△マークの所にある。

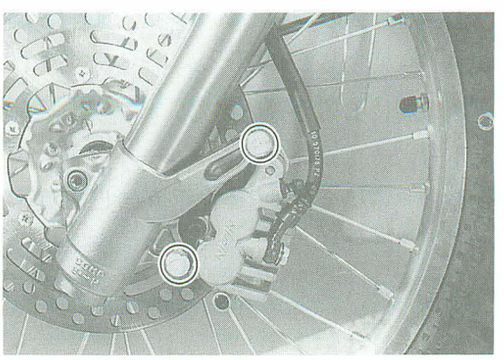


ホイールの振れ，ガタの点検

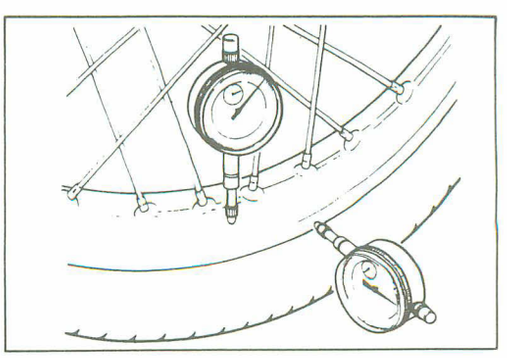
●ブレーキキャリパを外して点検する。

●フロントホイールを浮かせてゆっくり回し，異常な振れ，回転不良，異音を点検する。

●異常がある場合は，アクスルシャフト，ホイールベアリングの点検をする。



ホイールリムの振れ
使用限度：(縦・横) 2.0 mm以下

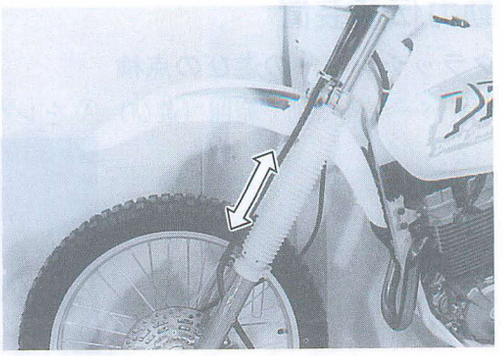


●リヤホイールについてもフロントホイールと同様に点検する。

●前後のアクスルシャフト締め付け状態の点検を行なう。

緩衝装置

フロントフォークの点検，調整



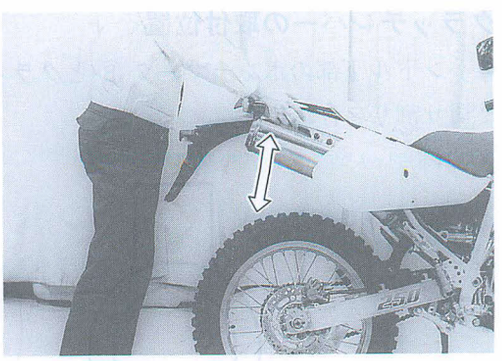
●フロントフォークを上下に伸縮させ異音がないか，スムーズに作動するか，オイル漏れがないか点検する。
●異常がある場合は分解点検を行なう。

減衰力の調整

●フロントフォーク下部のアジャスタを回して行なう。
・HARD側に回す　—減衰力が高くなる。
・SOFT側に回す——減衰力が低くなる。

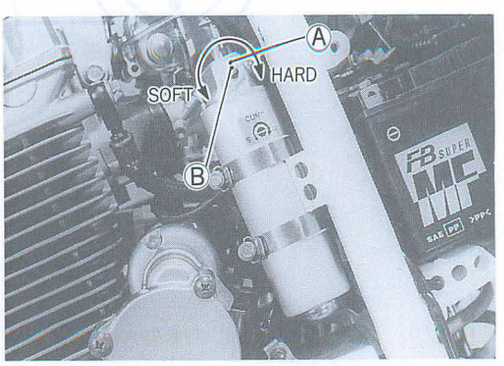
標準位置	HARD側に軽く一杯に回した所から9クリック戻した所。(12段調整)

リヤショックアブソーバの点検，調整



●リヤシートに手を掛け車体を上下に伸縮させて，異音がないか，スムーズに作動するか点検する。

減衰力の調整(圧縮側)

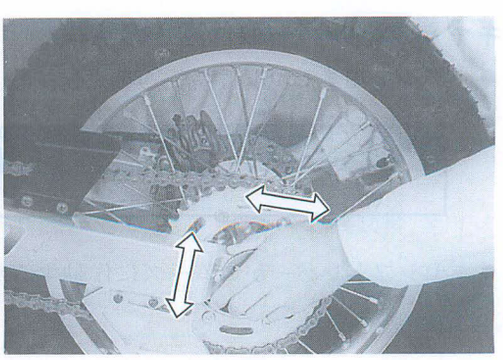


●リザーバタンク上部のアジャスタを回して行なう。
・HARD側に回す——減衰力が高くなる。
・SOFT側に回す——減衰力が低くなる。

標準位置	HARD側に軽く一杯に回した所から1¼回転戻した付近でポンチマークⒶ，Ⓑが合った所。

●リヤショックアブソーバスプリングの初圧調整は6-45ページ参照。

スイングアームの点検

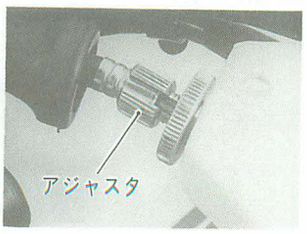


●リヤスイングアームを浮かせた状態で前後左右に動かす。異常なガタがないか点検する。
●異常がある場合は，ピボットシャフトベアリング等を点検する。

動力伝達装置

クラッチレバーの遊びの点検

● レバーが軽く動く範囲（遊び）Ⓐをレバーの先端で点検する。



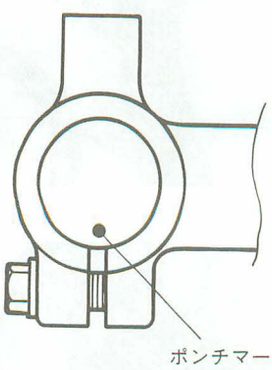
クラッチレバーの遊び		
レバー先端で	10～15	mm

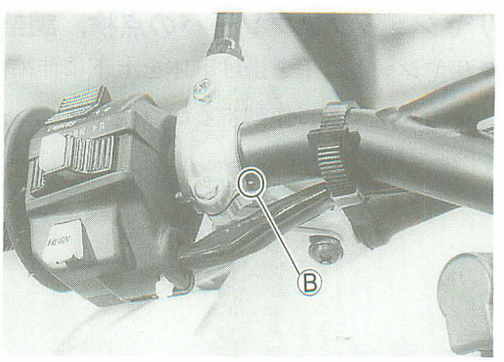
● ケーブルに損傷や錆の発生がないかを点検する。

● クラッチの切れ，つながり，すべり等の作動を点検する。

クラッチレバーの取付位置

● ハンドル下部のポンチマークⒷとクラッチレバーホルダの切り割りを合わせる。



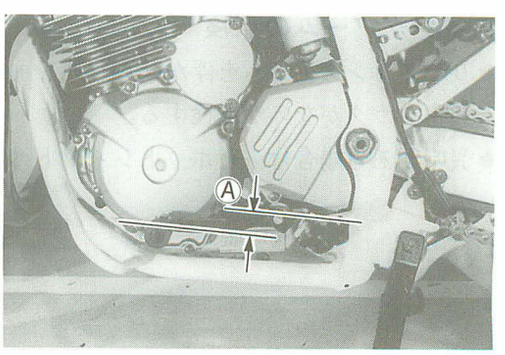


ギヤシフトレバー取付高さの点検

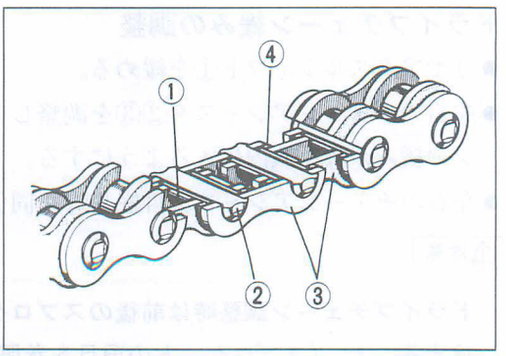
● ペダル上端までの取付高さⒶを点検する。

ギヤシフトレバー取付高さⒶ		
0～10		mm

● ギヤシフトレバーがスムーズに作動するか点検する。

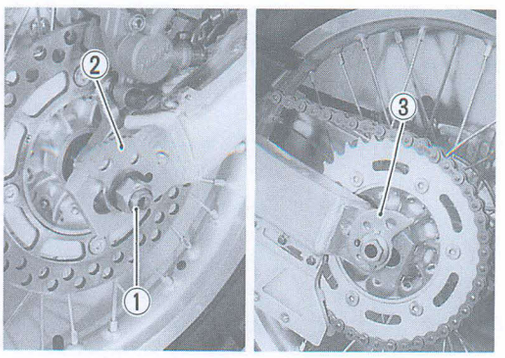


ドライブチェーンの点検



- ローラ①の損傷，ローラピン②の緩み等がないか。
- リンクプレート③がいちじるしく錆びていないか。
- リンクに引掛りがないか。油ぎれはないか。
- リンクプレートに他部との接触きずがないか。
- シールリング④に破損がないか。
- チェーン全体にいちじるしい損傷がないか。
- 前後のスプロケットの良否も点検する。

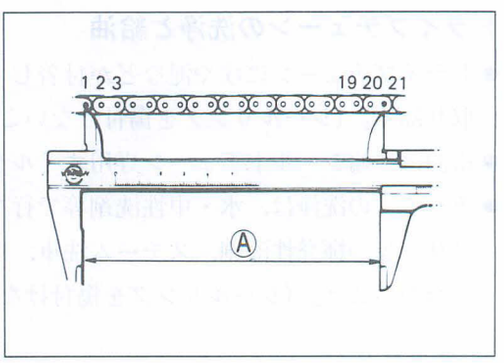
ドライブチェーン伸びの点検



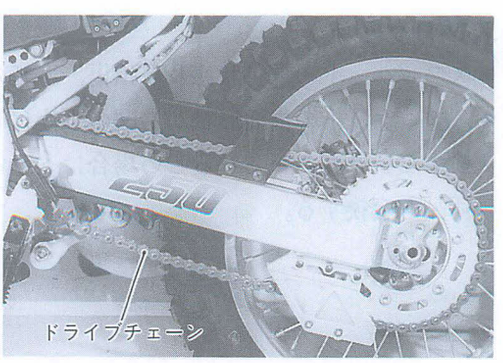
- リヤアクスルシャフト①を緩めチェーンアジャスタ②③を調整してドライブチェーンを一杯に引張る。

- チェーンの21ピン間の寸法Ⓐを測定し，限度値以上の場合は，新品と交換する。

21ピン間の限度寸法	319 mm



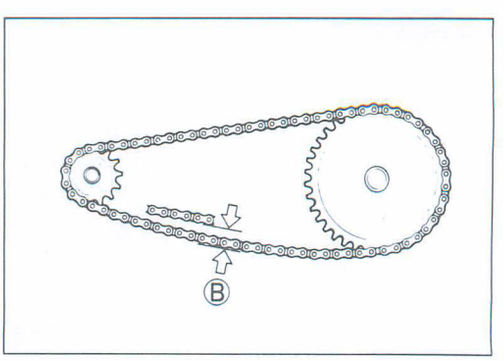
ドライブチェーンの緩みの点検



- 平坦な場所でサイドスタンドを立てて空車状態とする。
- エンジンを停止し，ギヤをニュートラルにする。

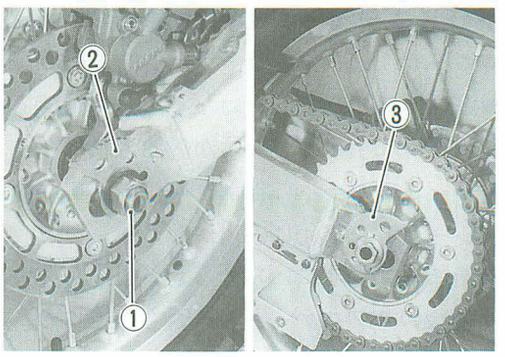
- フロントスプロケットとリヤスプロケットの中間位置Ⓑを上下に振って緩み幅（振り幅）を点検する。

ドライブチェーンの緩み	20～40 mm



- 緩み幅が標準値を外れている場合は次の調整を行う。

ドライブチェーン緩みの調整

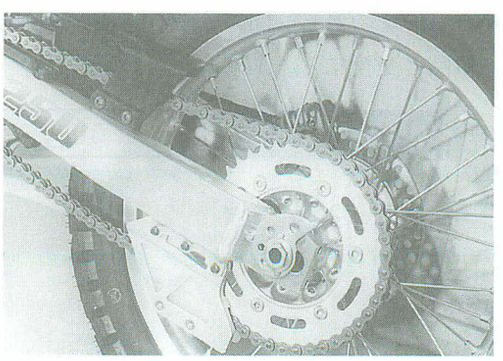


- リヤアクスルシャフト①を緩める。
- 左右のチェーンアジャスタ②③を調整して，ドライブチェーンの緩みが標準値内に入るようにする。
- 左右のチェーンアジャスタ目盛りⒶを同位置にする。

⚠注意

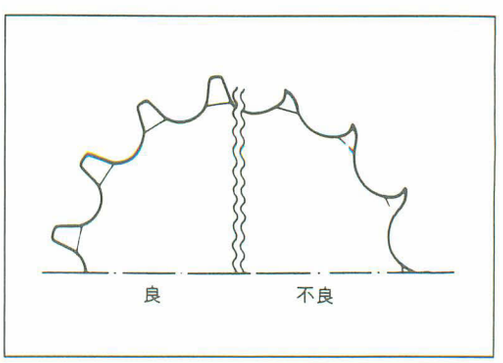
ドライブチェーン調整時は前後のスプロケットの良否も点検すること。（スプロケットの項目を参照）

ドライブチェーンの洗浄と給油



- ドライブチェーンに埃や泥などが付着しているときは汚れを取り除く。（シールリングを傷付けないこと）
- 給油は2輪シールドチェーン専用オイルを使用する。
- チェーンの洗浄は，水・中性洗剤等で行ない，シンナー，ガソリン等の揮発性溶剤，スチーム洗車，ワイヤブラシ等で行なわないこと。（シールリングを傷付けないこと）

スプロケット

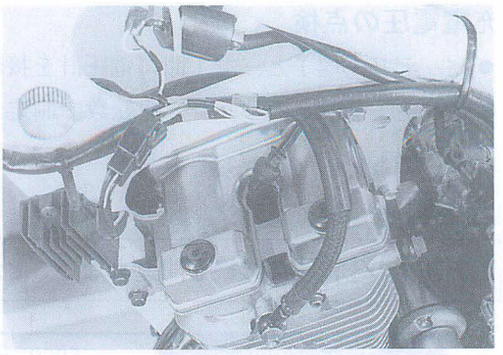


- スプロケットの取付状態及び損傷，摩耗の点検をする。
- スプロケットの歯面形状が右図のように摩耗していないか点検する。摩耗のいちじるしい場合はドライブチェーンと共に新品と交換する。

電気装置

スパークプラグの点検

●サービス工具を用いてスパークプラグを外す。



●プラグの焼け具合を点検する。

・焼け気味の場合は――冷え形プラグに交換する。

・くすぶり気味の場合は―焼け形プラグに交換する。

	NGK	ND
焼け形プラグ	CR8E	U24ESR-N
標準プラグ	CR9E	U27ESR-N
冷え形プラグ	CR10E	U31ESR-N

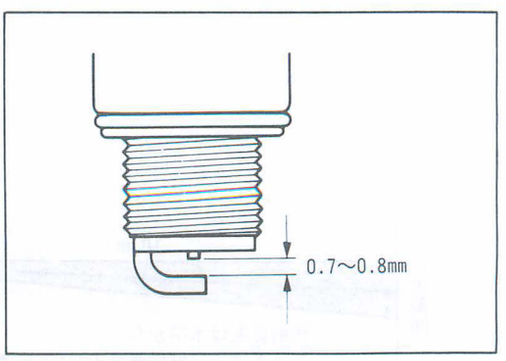
●電極，絶縁碍子などの汚れ，焼損，堆積物などを目視により点検する。

・汚れ，堆積物のある場合――プラグクリーナ，ワイヤブラシで清掃する。

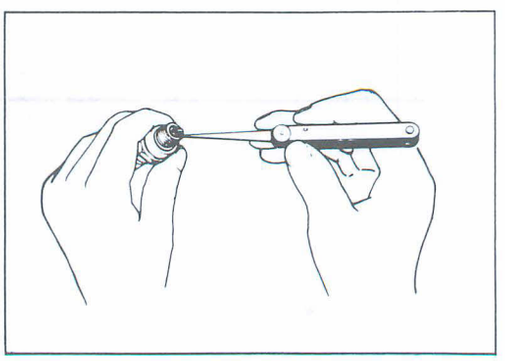
・電極と接地電極のすき間（プラグギャップ）を点検する。

・焼損，汚れのはなはだしい場合は交換する。

プラグギャップ	0.7～0.8 mm



・標準値から外れている場合は接地電極を調整する。



バッテリ端子の点検

●バッテリ端子及びリード線の腐食の有無を点検する。

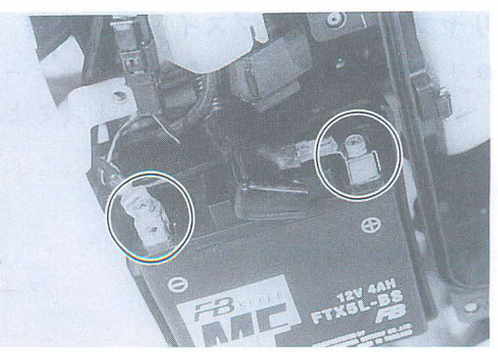
●端子の緩みを点検する。

参　考

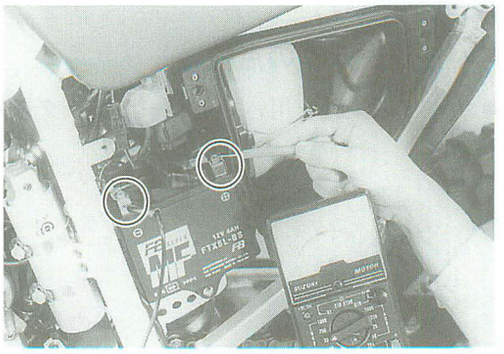
・端子が腐食している場合は，ぬるま湯を注ぎ，ワイヤブラシ等で磨く。

・緩んでいる場合は，接触面を点検して締め付ける。

・締め付けた後，グリスを薄く塗布する。



充電電圧の点検



●バッテリ⊕端子と⊖端子間に電圧計を接続する。

●充電電圧を所定のエンジン回転数で測定し，基準値内にあるか点検する。

⚠注意

テスタの⊕，⊖の接続を間違えないこと。

エンジン回転	5000 rpm
充電電圧	13.0～16.0 V

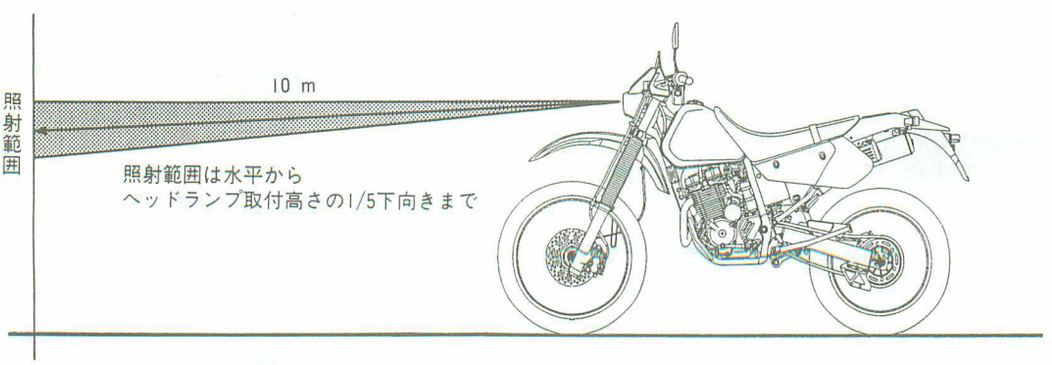
ヘッドランプの照射位置調整

●上下調整

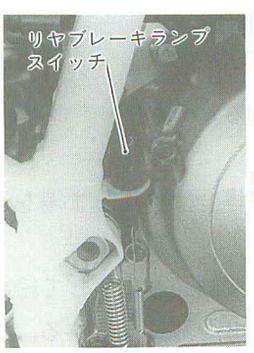
ヘッドランプ下側の調整スクリュ Ⓐ を緩めて照射位置を調整する。

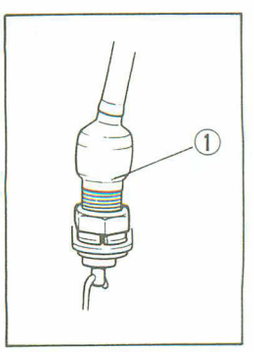
・スクリュを締めると上側に向く。

・スクリュを緩めると下側に向く。



リヤブレーキランプスイッチの調整





●リヤブレーキランプスイッチ①のボデーを回して，ブレーキが効き始める位置でランプが点灯するように調整する。

原動機

圧縮圧力の測定

●エンジンを十分暖機させる。

●スパークプラグを取り外し，コンプレッションゲージを取り付ける。

⚠注意

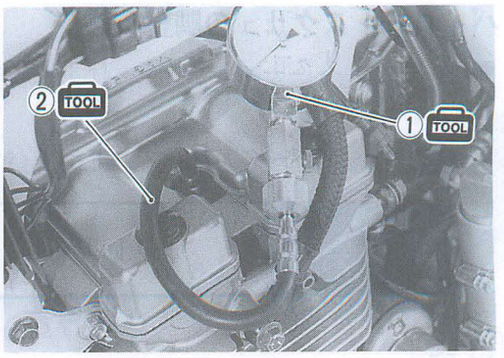
圧力漏れのないようにコンプレッションゲージを取り付けること。

TOOL ①コンプレッションゲージ：09915－64510
②アダプタプラグ　　：09915－63310

●スロットルを全開にして，セルモータを回し，コンプレッションゲージの最高指示値を読み取る。

⚠注意

バッテリ上がりを防止するためゲージの針が最高値を示したら，すぐ回転を止めること。



圧縮圧力	回転数	400 rpm
	標　準	1274 kPa {13.0 kg/cm²}
	限　度	892kPa {9.1kg/cm²}以上

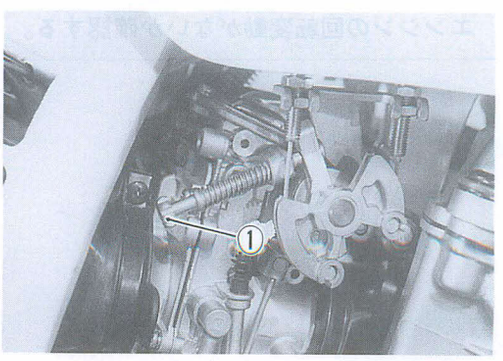
●圧縮圧力が限度値以下の場合は下記の点検を行なう。
- バルブのあたり
- バルブクリアランス
- ピストン，シリンダ，ピストンリングの摩耗，損傷
- シリンダヘッドガスケットの破損
- シリンダヘッドの歪み

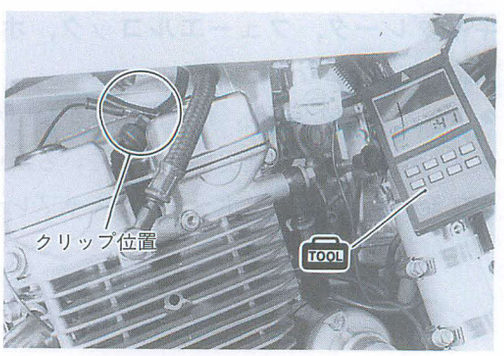
アイドリングの調整

●スロットルストップスクリュ①を回して調整する。

アイドリング回転数	1500　rpm

TOOL エンジンタコテスタ：09900－26006
(測定レンジ〝A〟)



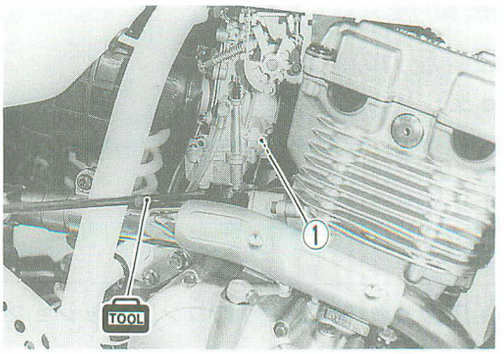


パイロットスクリュの調整

●パイロットスクリュ①を軽く一杯まで締め込んでから規定量戻す。

TOOL キャブレータアジャストドライバ：09913−10110

パイロットスクリュ戻し量	$1\frac{1}{8}$ 回転戻し



⚠注意

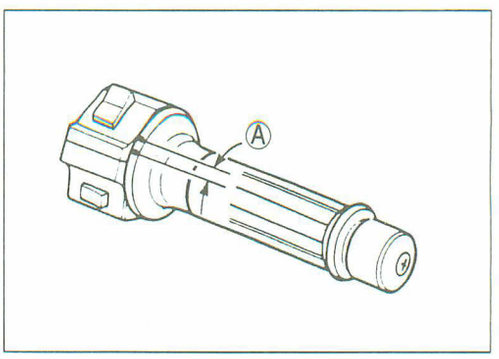
パイロットスクリュは基本的に調整しないこと。

スロットルケーブルの点検

スロットルケーブルインナワイヤの遊びをスロットルグリップ外周の回転量Ⓐで点検する。

・全閉状態からスロットルグリップを回し操作力が重くなり始めるまでの回転量を測定する。

スロットルケーブルの遊び		
グリップ回転量	2 ～ 4	mm



スロットルケーブルの調整

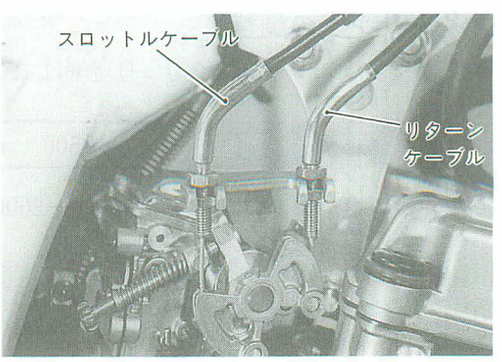
●スロットルケーブルの調整

・調整は主にハンドル部のアジャスタで行ない，調整位置がいちじるしく片寄る場合はキャブレータ側も調整する。

●リターンケーブルは，インナワイヤを軽く押して遊びのあることを確認し，遊びが無い場合は調整する。

⚠注意

スロットルケーブル調整後は，ハンドルを左右に操作し，エンジンの回転変動がないか確認する。



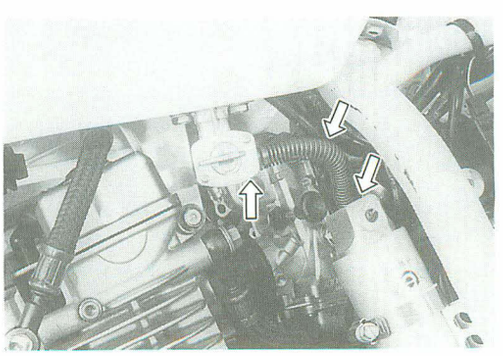
キャブレータ，フューエルコック，ホースの点検

下記の点検を行なう。

●ホースの亀裂，損傷，折れ曲がりがないか点検する。

●ホースクリップが確実にはまっているか点検する。

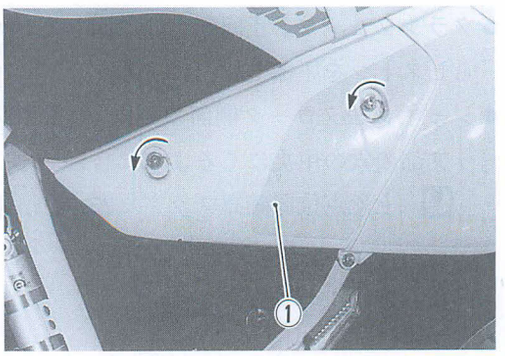
●フューエルコック，ホース及びキャブレータよりガソリン漏れがないか点検する。



エアークリーナフィルタの点検

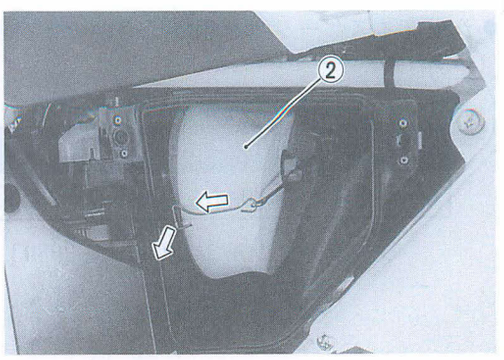
●エアークリーナキャップ①を外す。

●エアークリーナフィルタが汚れていないか点検する。

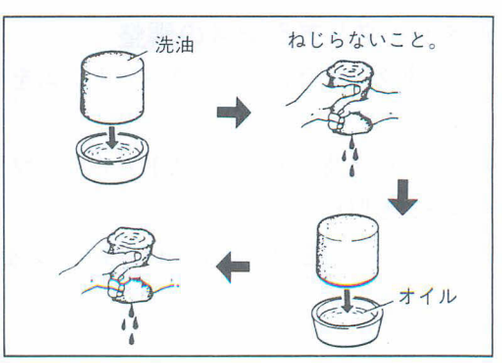


エアークリーナフィルタの清掃

●エアークリーナフィルタ②を外す。



●フィルタを洗油等で洗浄し，洗油を絞り出してからエンジンオイルを塗布し軽く絞る。



⚠注意

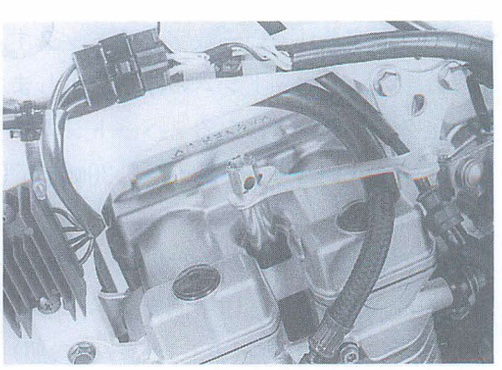
・ガソリン，シンナー，ベンジンなどの揮発性溶剤でフィルタを洗浄しないこと。
・フィルタを絞るときはねじらないで絞ること。

タペットクリアランスの点検と調整

●フューエルタンクを外す。

●スパークプラグキャップを外す。

●シリンダヘッドカバーを外す。

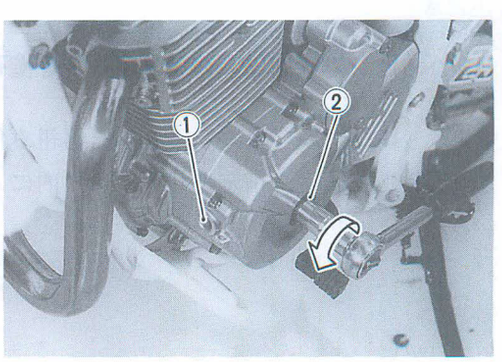


⚠注意

タペットクリアランスの点検，調整はエンジン冷機時に行なうこと。

⚠注意

点検，調整終了後は，分解した逆順序で組み立て，オイル漏れ，始動具合等のチェックを行なうこと。

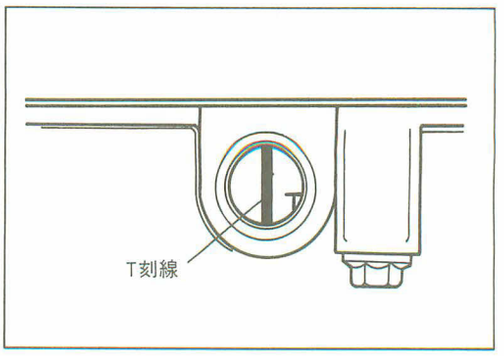


●上死点位置確認プラグ①を外す。

●ジェネレータカバー部のプラグ②を外す。

ジェネレータカバープラグ：11 N·m {1.1 kgf·m}

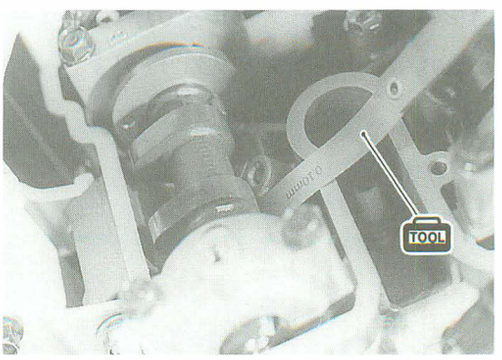
●クランクシャフト正回転方向に回して，カムの動きを見ながらピストンを圧縮上死点にする。
●ジェネレータロータ側面の刻線Ⓐをインスペクションキャップ部の穴の中央にくるように合わせる。
　上死点位置確認プラグ：23 N·m {2.3 kgf·m}



●シックネスゲージ①を用いてタペットクリアランスの測定をする。

タペットクリアランス（冷機時）			
インレット	0.10～0.20mm	エキゾスト	0.20～0.30mm

シックネスゲージ：09900－20803

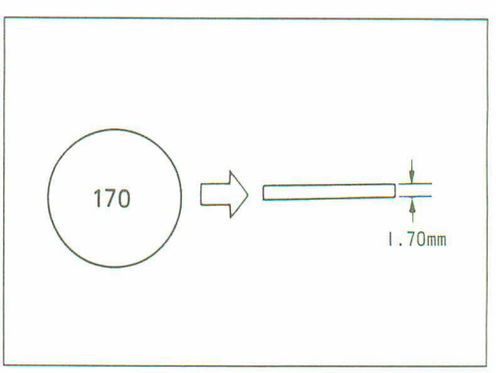


タペットクリアランスの調整

タペットクリアランスは，タペットシムを交換することで調整する。

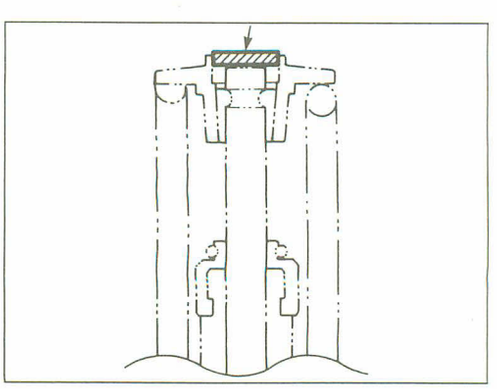
●インテーク及びエキゾーストカムシャフトを取り外す。(4-8ページ参照)
●タペットシムを取り外す。(4-19ページ参照)

●シムに印字されている数字をチェックする。
　(数字は，タペットシムの厚さを示します。)
●指定クリアランスになるタペットシムに交換する。
　・タペットシムは，1.20mm～2.20mmまで0.05mmとびに計21種類ある。
　・印字が消えているシムは，マイクロメータで測定する。
　・タペットシムは，印字側をタペット側に向けて取り付ける。
　(タペットシム選択表3-18ページ参照)



⚠注意

タペットシム両面にエンジンオイルを塗布すること。



●タペットシム及びカムシャフトを再組み付けした後，クランクを回して再度，指定クリアランス内に入っているか確認する。

インレット側　タペットシム選択表
シムNo.(12892－05C00－xxx)

タペットシムセット
品番：12800－05820

調整前のクリアランス(mm) ＼ 調整前のマークNo. / シムサイズ(mm)	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
	1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20
0.00　0.04			1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10
0.05　0.09		1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15
0.10　0.20	標　準　値																				
0.21　0.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20	2.20	
0.26　0.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20			
0.31　0.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20				
0.36　0.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20					
0.41　0.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20						
0.46　0.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20							
0.51　0.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20								
0.56　0.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20									
0.61　0.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20										
0.66　0.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20											
0.71　0.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20												
0.76－0.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20													
0.81　0.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20														
0.86　0.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20															
0.91　0.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20																
0.96－1.00	2.05	2.10	2.15	2.20																	
1.01－1.05	2.10	2.15	2.20																		
1.06－1.10	2.15	2.20																			
1.11－1.15	2.20																				

太枠指示の所は例を示しています。

＊調整前に入っていたシムが1.70mmで，そのときのクリアランスが0.21～0.25mmのときは1.80mmのシムに入れ換えると標準値のクリアランスになります。

エキゾースト側　タペットシム選択表
シムNo.(12892－05C00－xxx)

調整前のクリアランス(mm) ＼ 調整前のマークNo. / シムサイズ(mm)	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
	1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20
0.05－0.09				1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05
0.10－0.14			1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10
0.15－0.19		1.20	1.25	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15
0.20－0.30	標　準　値																				
0.31－0.35	1.30	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20	2.20	
0.36－0.40	1.35	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20			
0.41－0.45	1.40	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20				
0.46－0.50	1.45	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20					
0.51－0.55	1.50	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20						
0.56－0.60	1.55	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20							
0.61－0.65	1.60	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20								
0.66－0.70	1.65	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20									
0.71－0.75	1.70	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20										
0.76－0.80	1.75	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20											
0.81－0.85	1.80	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20												
0.86－0.90	1.85	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20													
0.91－0.95	1.90	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20														
0.96－1.00	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20															
1.01－1.05	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20																
1.06－1.10	2.05	2.10	2.15	2.20																	
1.11－1.15	2.10	2.15	2.20																		
1.16－1.20	2.15	2.20																			
1.21－1.25	2.20																				

タペットシムの交換は上記の表を用いて縦軸と横軸が合ったシムに交換すると，クリアランスが標準値になります。

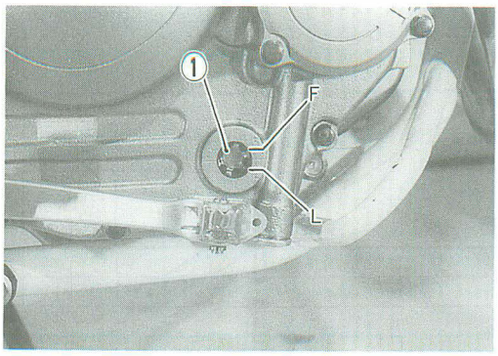
参考

シムマークNo.が消えている場合はマイクロメータで測定して正しいシムサイズを確認する。

太枠指示の所は例を示しています。

＊調整前に入っていたシムが1.70mmで，そのときのクリアランスが0.31～0.35mmのときは1.80mmのシムに入れ換えると標準値のクリアランスになります。

エンジンオイル量の点検

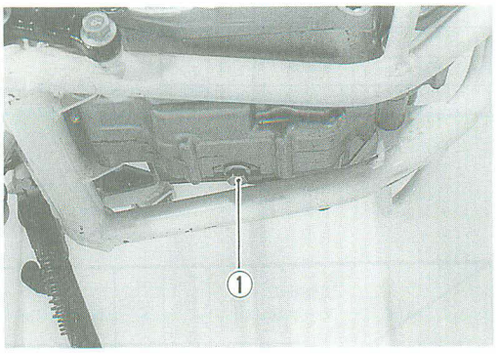


- エンジン各部の合わせ面及びシール面よりオイルが漏れていないか点検する。
- 暖機運転後，10～20秒間位アイドリング運転してエンジンを止める。
- 約１分後にオイルインスペクション部①を見て油面がF，Lの範囲内（中央付近）にあるか点検する。
- F，Lの範囲内に入っていない場合は，オイル量を調整する。

⚠注意

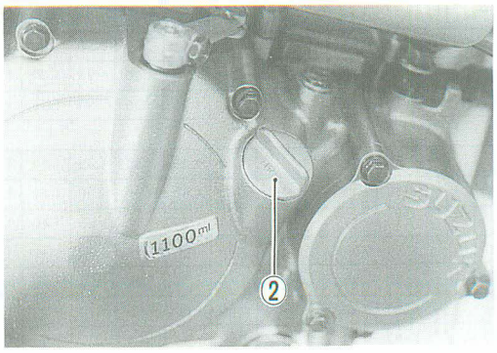
オイル量の点検は車体を垂直状態にして行なうこと。

エンジンオイルの交換



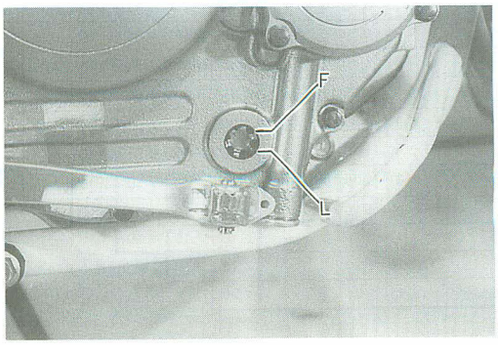
- オイルドレンプラグの下部にオイルパンを用意する。
- 暖機運転後にオイルを抜く。
- ドレンプラグ①を外す。
- フィラプラグ②を外す。

オイルの注入



- オイルドレンプラグ①を締める。
  - オイルドレンプラグ：21 N·m {2.1 kgf·m}
- オイル注入口よりオイルを規定量入れる。
- フィラプラグ②を締める。

エンジンオイル交換時期		
初期１カ月時以後6000km走行ごと		
エンジンオイル量		
交換時	1100	mℓ



⚠注意

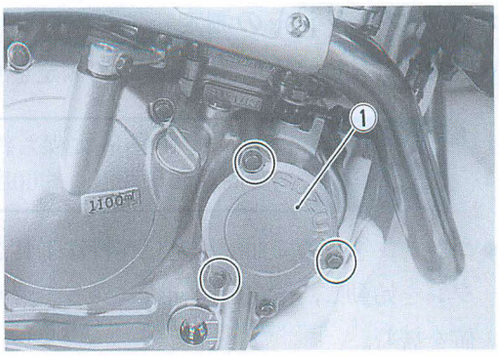
エンジンを始動しオイル漏れを点検する。
・エンジンオイル量を点検し，規定量にする。

オイルフィルタの交換

●オイルフィルタキャップ①を外し，オイルフィルタを交換する。

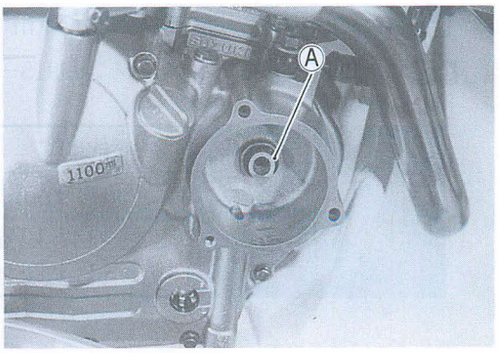
参　考

エンジンオイルが少し流れ出るのでオイルフィルタの下部にオイル受けを用意すること。

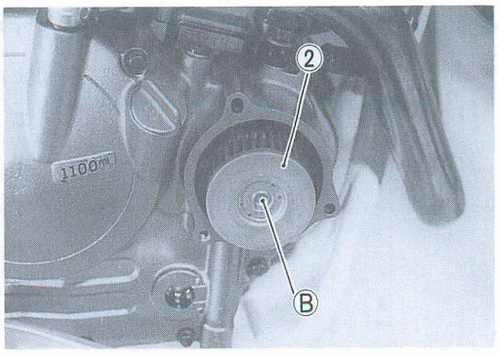


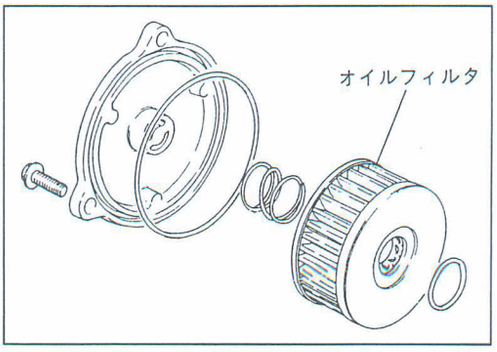
組立

●Oリング Ⓐ を確実にセットし新しいフィルタ②を組み立てる。



●オイルフィルタのバルブ側Ⓑを外側に向けて組み立てる。



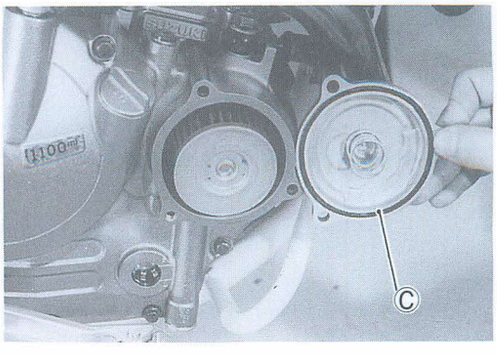


●オイルフィルタのキャップのOリング Ⓒ を確実にセットしキャップを締め付ける。

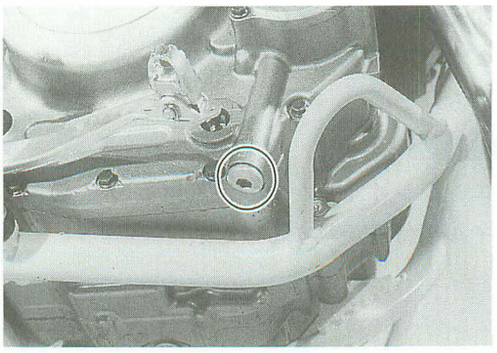
●エンジンを始動し，オイル漏れを点検すること。

・エンジンオイル量を点検し，規定量にすること。

エンジンオイル量	
オイルフィルタ交換時期	初期1000km走行時以後12000km走行ごと
エンジンオイル及びオイルフィルタ交換時	約1300 mℓ



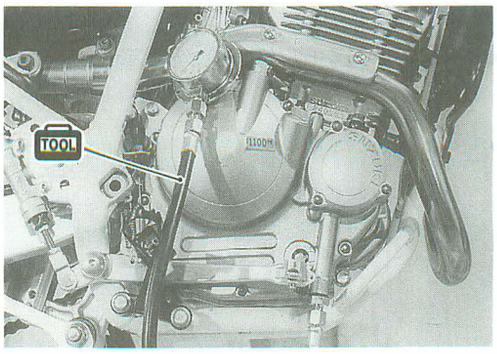
オイルプレッシャの測定



●暖機運転後にオイルプレッシャの測定をする。

暖機運転	常温下で2000rpmに保ち約15分間運転（油温：約60度）

●エンジンを止めて油圧測定口へ特殊工具を取り付ける。エンジンを始動し，所定の回転数に保って運転し，ゲージの指示値を読む。



オイルギャラリプラグ：23 N·m {2.3 kgf·m}

TOOL オイルプレッシャゲージ：09915－74520

オイルプレッシャ	油温	約60℃
	測定回転数	3000 rpm
	油圧	49～147 kPa {0.5～1.5 kg/cm²}

●油圧が規定値以下の場合は，下記のような原因が考えられる。

●油圧が規定値より低い場合。
- オイル通路からのオイル漏れ
- オイルシールの損傷，破損
- オイルポンプの不良

●油圧が規定値より高い場合。
- エンジンオイルが硬い
- オイル通路の詰まり
- オイルフィルタの取付け不良
- オイルフィルタの詰まり

分解点検　エンジン

目　次

エンジン搭載状態での分解可能箇所 ―― 4-1

エンジンアッシの脱着 ―― 4-2

エンジンの取外し …… 4-2

エンジンの搭載 …… 4-6

エンジンの分解 ―― 4-8

部組部品の分解と点検，組立て ―― 4-18

シリンダヘッド …… 4-19

バルブ …… 4-19

カムシャフト …… 4-24

シリンダ …… 4-25

ピストン …… 4-25

ピストンリング …… 4-26

ピストンピン，コンロッド …… 4-27

カムチェーンテンショナ …… 4-27

スタータクラッチ …… 4-28

マグネトカバー …… 4-28

・ステータコイル …… 4-28

オイルポンプ …… 4-29

クラッチ …… 4-29

トランスミッション …… 4-30

エンジンの組立 ―― 4-35

エンジン搭載状態での分解可能箇所

下表は，車体にエンジンを搭載した状態で部分的に分解できる主な所を示してある。

エンジン中央部分

ページ

- エキゾーストパイプ……4－2
- キャブレータ……4－4
- カムチェーンテンショナ……4－8
- シリンダヘッドカバー……4－8
- カムシャフト……4－8
- シリンダヘッド……4－9
- シリンダ……4－9
- ピストン……4－10
- スタータモータ……4－10

エンジン左側部分

ページ

- チェンジペダル……4－3
- フロントスプロケットカバー……4－3
- フロントスプロケット……4－3
- マグネトカバー……4－11
- フライホイールマグネト……4－14
- スタータアイドルギヤ……4－10・11
- マグネト……4－28
- スタータクラッチ……4－28

エンジン右側部分

ページ

- オイルクーラ……4－2
- オイルフィルタ……4－11
- クラッチカバー……4－11
- クラッチハウジング……4－12
- オイルポンプ……4－13
- ギヤシフトシャフト……4－13
- プライマリドライブギヤ……4－14

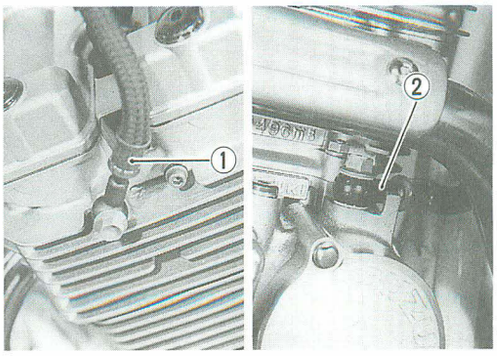
エンジンアッシの脱着

エンジンの取外し

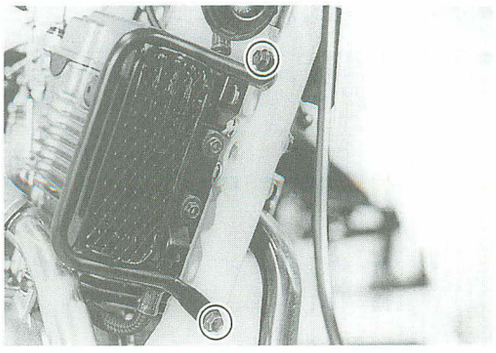
エンジンの取外し要領は，以下の順序で行なってください。

- フレームカバーを外す。(6-1ページ参照)
- シートを外す。(6-1ページ参照)
- フューエルタンクを外す。(6-1ページ参照)

- エンジンを分解する場合はエンジンオイルを抜いておく。
- オイルクーラアッパホース①及びロアーホース②を外す。



- オイルクーラを外す。

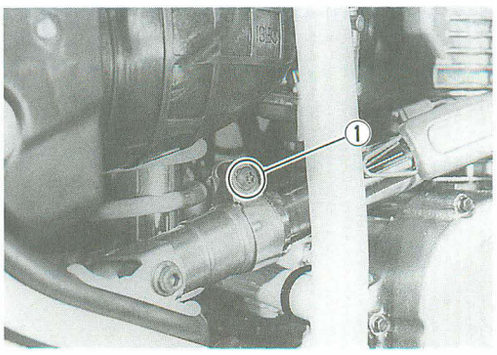


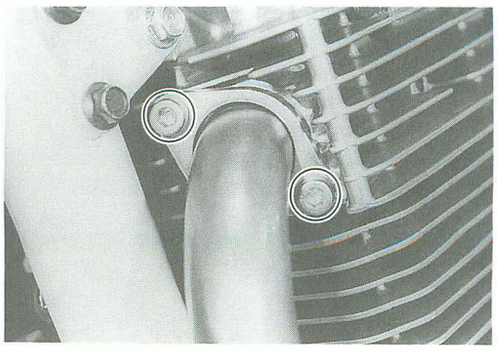
- エキゾーストパイプクランプボルト①を特殊工具を用いてゆるめ，エキゾーストパイプを外す。

TOOL トルクスビット：09930－11920

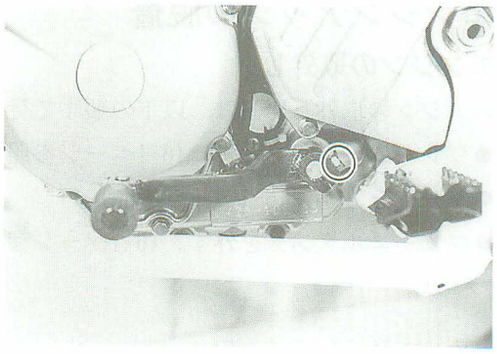
⚠注意

エキゾーストパイプ組立時は，差し込み部にシール剤（アドヒッシブマフラシール）を塗布すること。

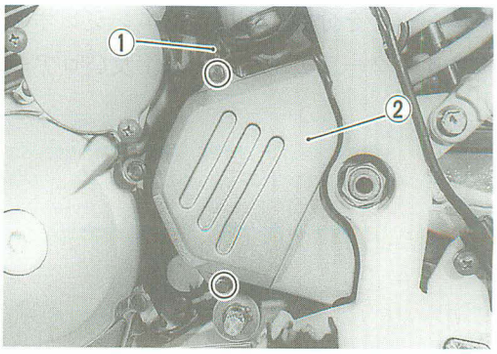




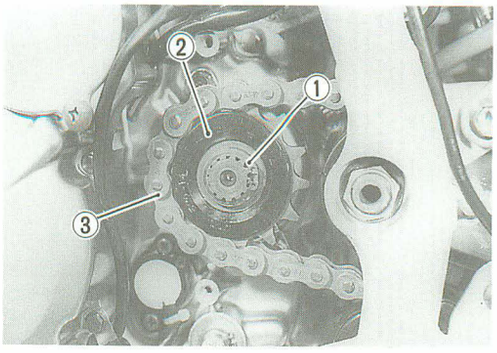
●チェンジペダルを外す。



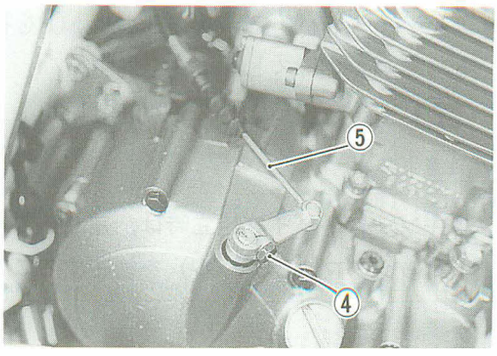
●リード線クランプ①を外し，フロントスプロケットカバー②を外す。



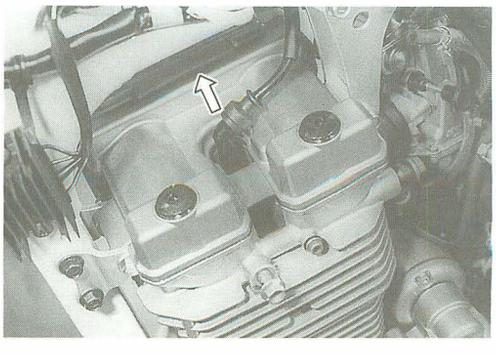
●サークリップ①を外す。
●フロントスプロケット②及びドライブチェーン③を外す。



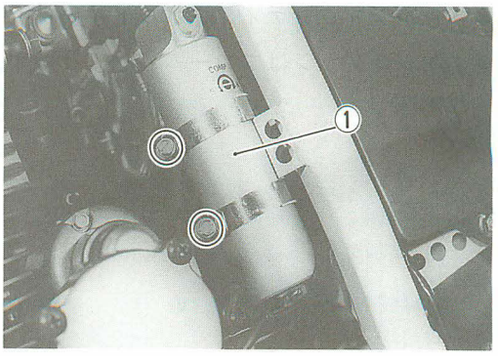
●クラッチレリーズアームボルト④を外し，ケーブル⑤を外す。



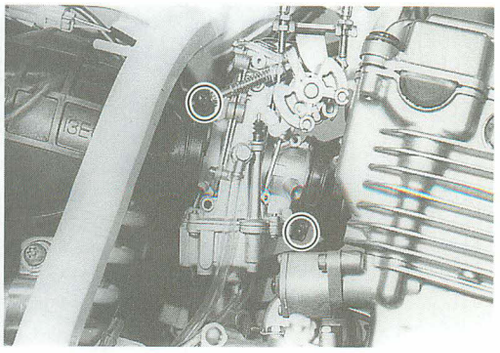
●スパークプラグキャップを外す。



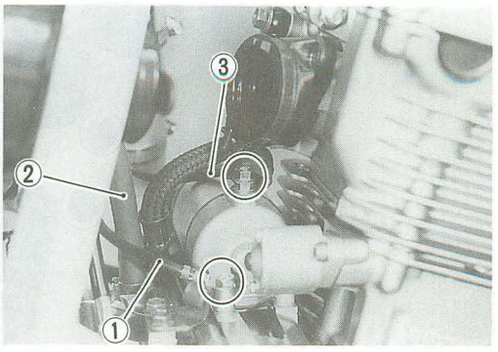
●リヤショックアブソーバリザーバタンク①を外す。



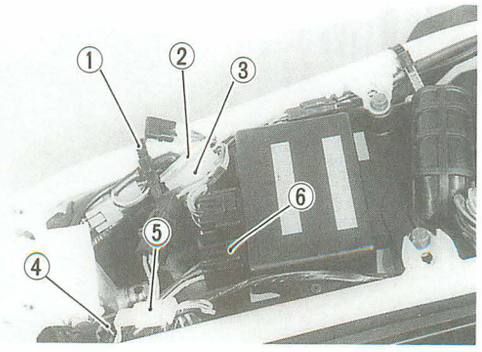
●キャブレータクランプスクリュをゆるめて，キャブレータを外す。(5-3ページ参照)



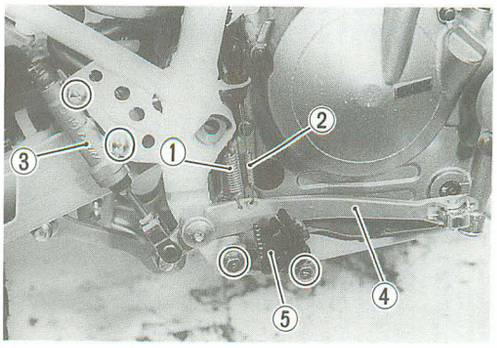
●エンジンアースリード線①を外す。
●ブリーザホース②を外す。
●スタータモータリード線③を外す。



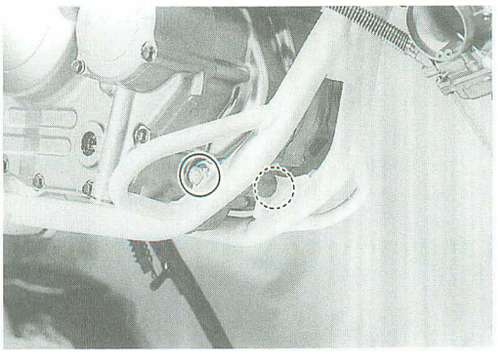
●クランプ①を外し，ジェネレータリード線カプラ②③を外す。
●クランプ④を外し，ニュートラルリード線カプラ⑤⑥を外す。

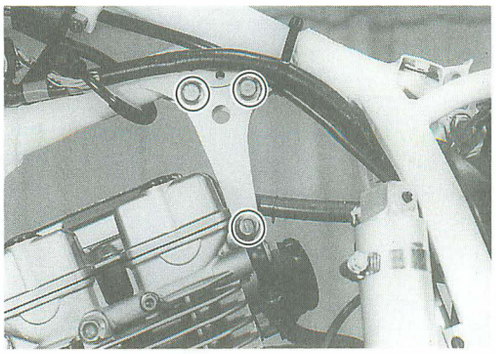


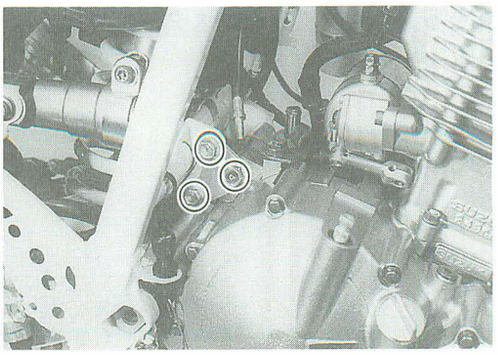
●スプリング①②を外す。
●マスタシリンダ③を外し，リヤブレーキペダル④を外す。
●右側フロントフートレストブラケット⑤を外す。

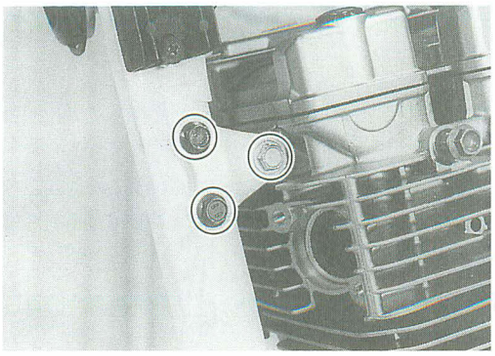


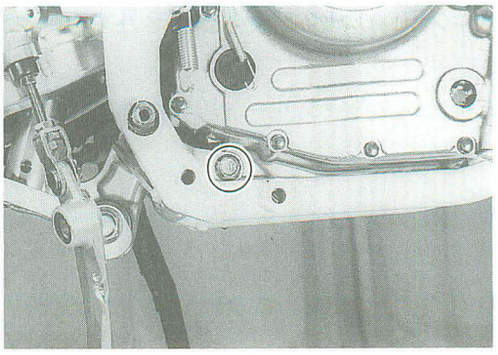
●エンジンマウンティングボルト及びブラケットを外す。
●エンジンアッシはフレーム右側より外す。











エンジンの搭載

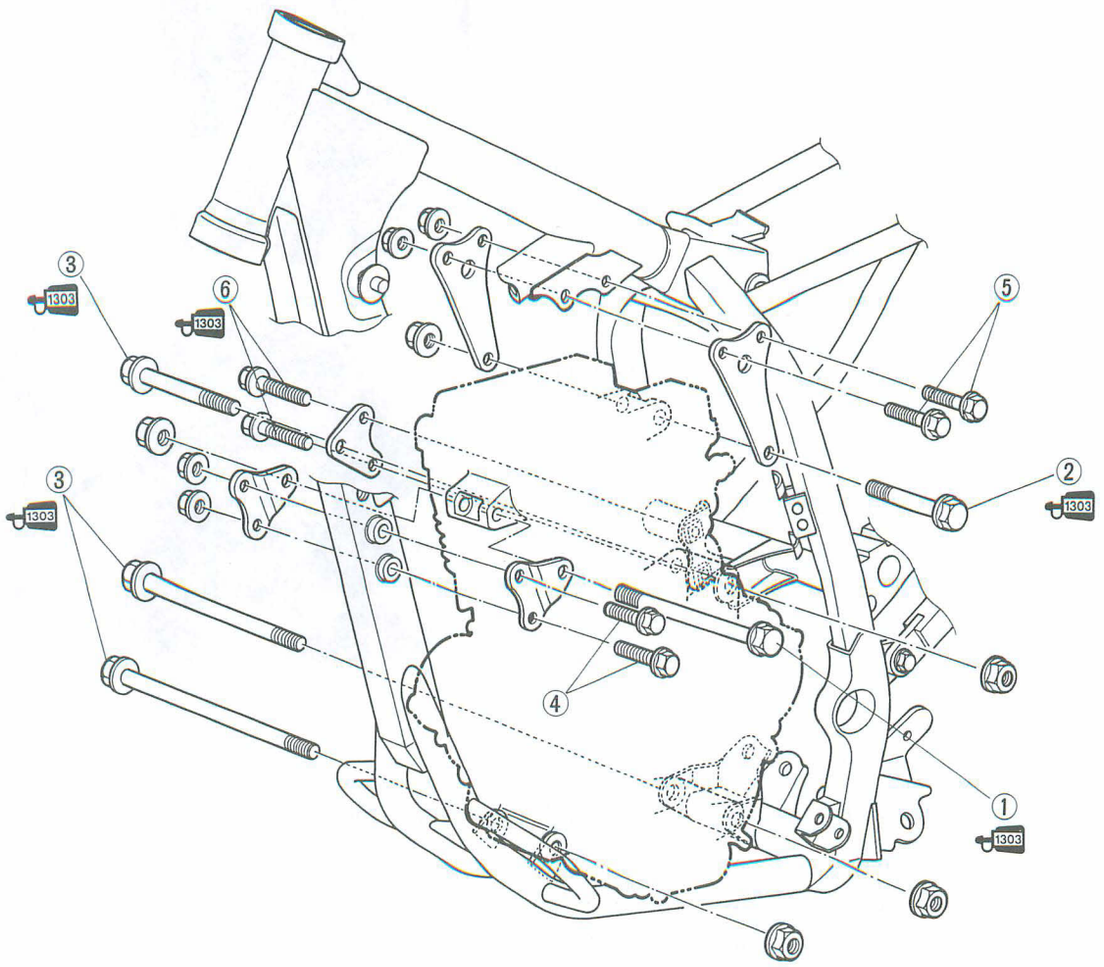
エンジンの搭載はエンジン取外し行程の逆順序で行なう。また，下記項目は搭載時に特に気をつけて作業すること。

⚠注意

エンジンマウンティングボルト締付ナットはセルフロック式ナットですので何度も再使用できません。セルフロック効果がなくなったら新品と交換すること。

エンジンマウンティング

- エンジンを右側から車体に乗せる。
- エンジンマウンティングブラケット及びボルトを組み立てる。

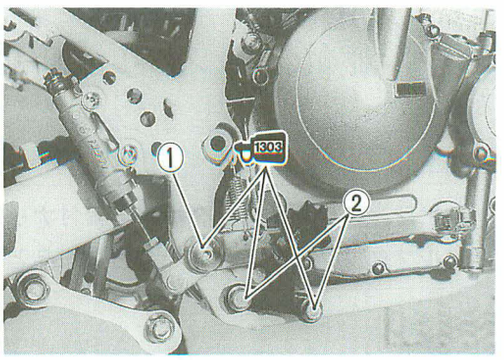


マウンティングボルト

No.	ネジ径 mm	長さ mm	ナット型式	締付トルク N•m {kgf•m}	ネジロック
1	8	70	フランジ式Uナット	41 {4.2}	1303
2	8	60	フランジ式Uナット	41 {4.2}	1303
3	10	100	フランジ式Uナット	88 {9.0}	1303 ※
4	8	65	フランジ式	40 {4.1}	
5	8	55	フランジ式	40 {4.1}	
6	8	16	————	23 {2.3}	1303 ※

※マウンティングボルト③⑥はネジロック剤プリコートボルトの為，一度ゆるめたボルトを再使用する時はネジロック〝1303〟を塗布すること。

ブレーキペダル・フートレスト



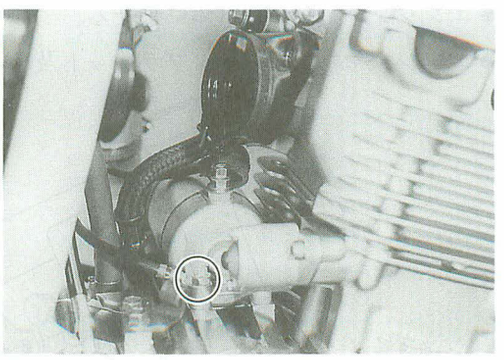
●ブレーキペダルボルト①及びフートレストボルト②にネジロックを少量塗布する。

⚠注意

ブレーキペダルボルトにネジロックを塗布する時は，ブレーキペダルの摺動部にネジロックがつかないようにすること。

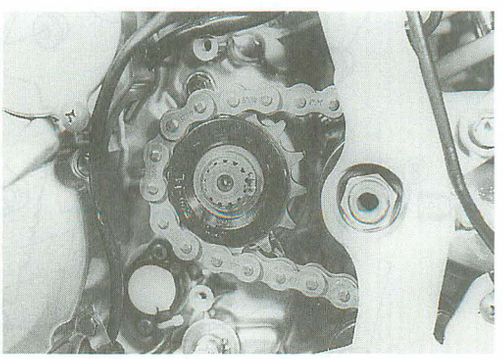
1303 ネジロックスリーボンド〝1303〟

エンジンアース線



●エンジンアースリード線を取り付ける。

フロントスプロケット



●フロントスプロケット及びドライブチェーンを組み付け，サークリップを組み付ける。

参　考

フロントスプロケットが組み付けにくい時は，リヤアクスルをゆるめ，左右のチェーンアジャスタを回し，ドライブチェーンをたるませておいて作業をする。

搭載後の注意

●エンジン搭載後，配線，ケーブル，ホース類を確実に組み立てる。

●エンジンオイルを規定量注入すること。(エンジン分解時のオイル量：1600mℓ)

●下記の調整を行なう。

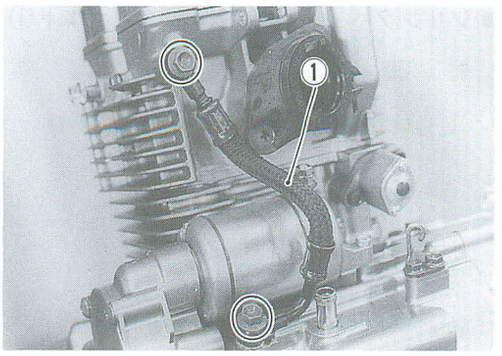
- スロットルケーブル（3-15ページ参照）
- ドライブチェーン　（3-10ページ参照）
- アイドリング調整　（3-14ページ参照）
- クラッチケーブル（3-9ページ参照）
- ギヤシフトレバー（3-9ページ参照）

●エンジンオイルの漏れ等の確認を行なう。

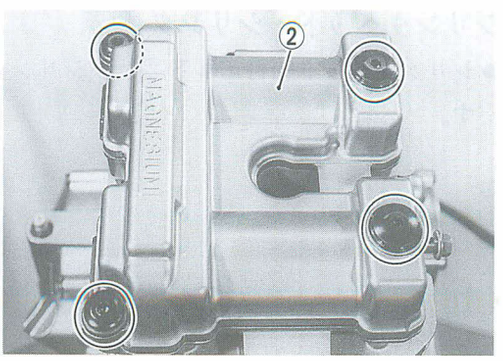
エンジンの分解

シリンダヘッドカバー

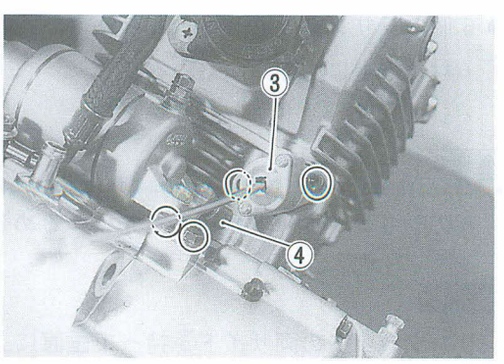
●オイルパイプユニオンボルトを外し，オイルパイプ①を外す。



●シリンダヘッドカバー②を外す。



●カムチェーンテンショナアジャスタキャップを外す。
　・ドライバを回してカムチェーンテンショナアジャスタ内のプッシュロッドを縮めておく。
●カムチェーンテンショナアジャスタ③を外す。
●クラッチケーブルストッパ④を外す。

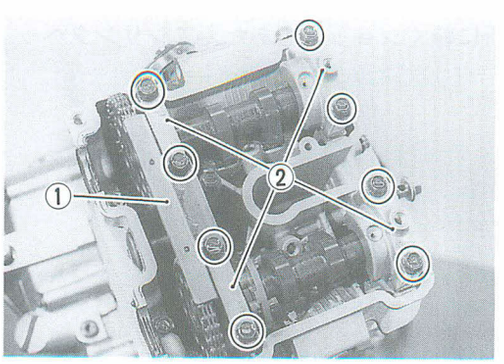


カムシャフト

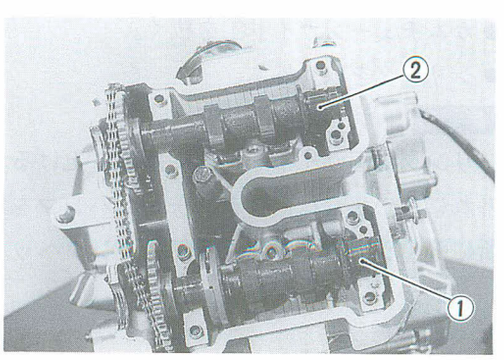
●カムチェーンガイド①及びカムシャフトホルダ②を外す。

⚠注意

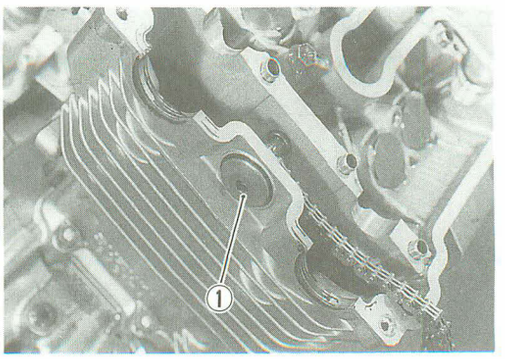
カムシャフトホルダボルトをゆるめるときは，対角線上に少しづつ均等にゆるめる。



●エキゾーストカムシャフト①とインレットカムシャフト②を外す。

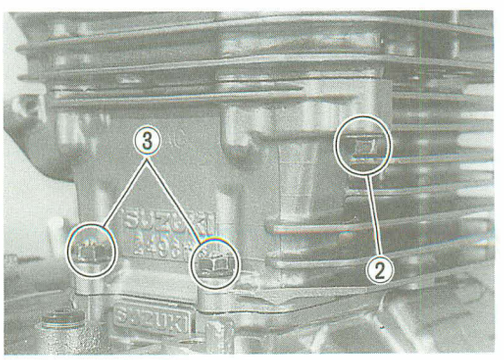


●シリンダヘッドサイドフェイスボルト①を外す。

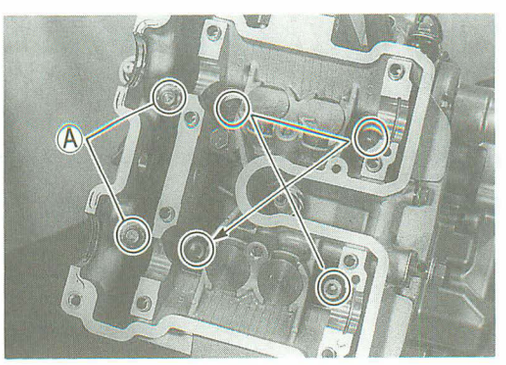


シリンダヘッド・シリンダ

●シリンダヘッド締付ボルト②及びシリンダ締付ナット③を外す。



●6個のシリンダヘッドボルトを外す。
- 対角線上に均等にゆるめること。
- シリンダヘッドを取り外す。



⚠注意

Ⓐのシリンダヘッドボルトを先にゆるめる。

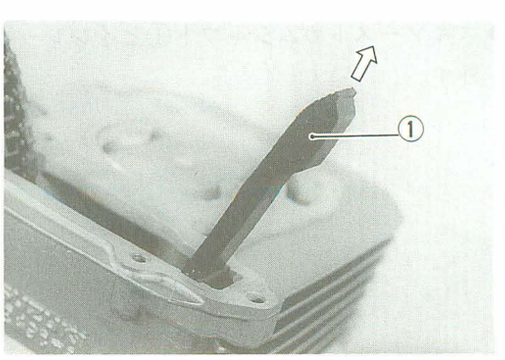
参考

シリンダヘッドの両サイドを持って垂直に上げる。
外れにくい場合は，プラスチックハンマを用いてフィンの無い所に軽くショックをあたえてシリンダヘッドを浮かします。

●カムチェーンガイド①を抜く。
●シリンダを取り外す。

参考

シリンダの両サイドを持って垂直に上げる。
外れにくい場合は，プラスチックハンマを用いてフィンの無い所に軽くショックをあたえてシリンダヘッドを浮かします。



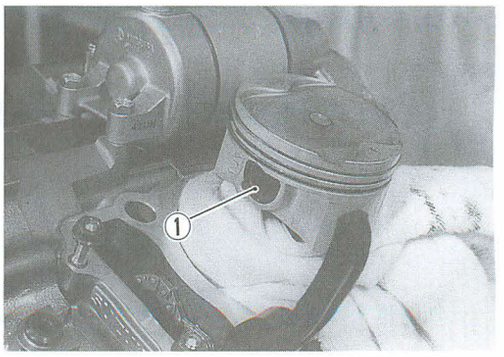
ピストン

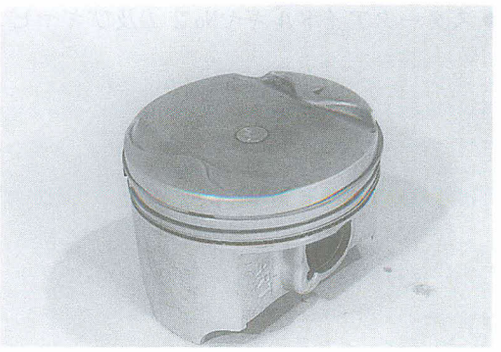
● ピストンの下に布等を敷きサークリップ①を外す。

● ピストンピンを引き抜きピストンを外す。もし固い場合はピストンピンプーラを使用する。

・ピストンリングを外す。

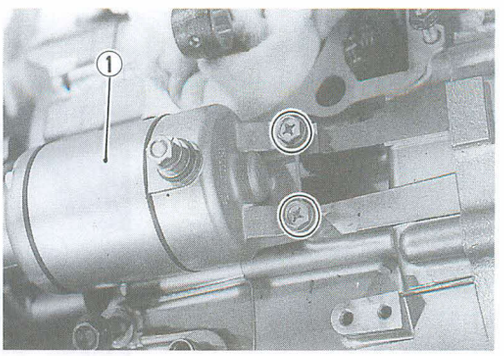
TOOL ピストンピンプーラ：09910－34510





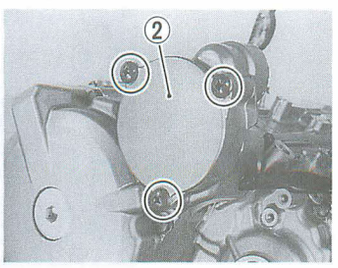
スタータモータ

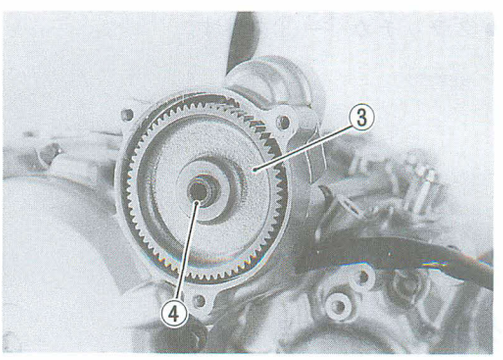
● スタータモータ①を外す。



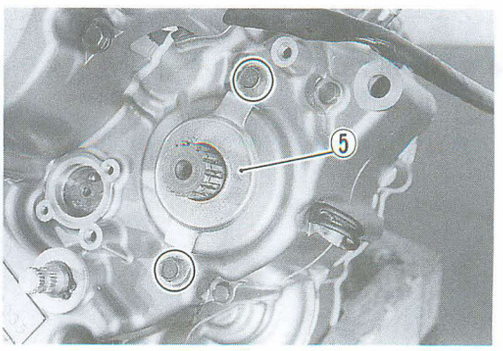
● スタータアイドルギヤカバー②を外す。

● スタータアイドルギヤNo.1③及びギヤピン④を外す。



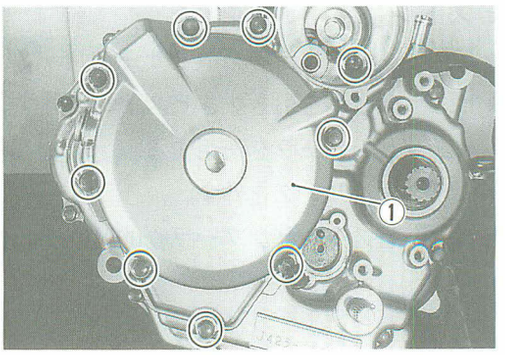


● オイルシールリテーナ⑤を外す。

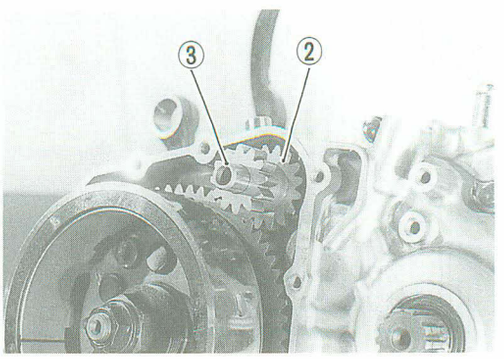


マグネトカバー

●マグネトカバー①を外す。
・マグネトの分解組立ては4-28ページ参照。

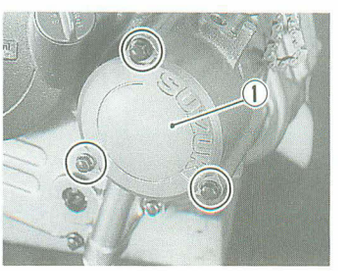


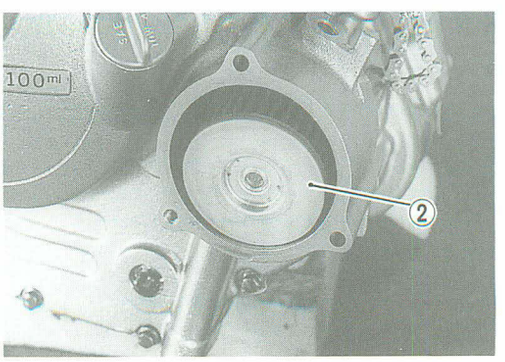
●スタータアイドルギヤNo.2②及びギヤピン③を外す。



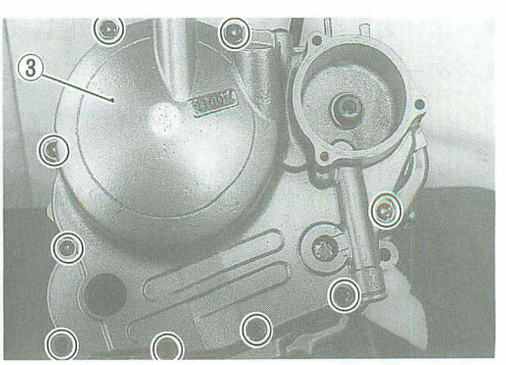
オイルフィルタ

●オイルフィルタキャップ①を外す。
●オイルフィルタ②を外す。



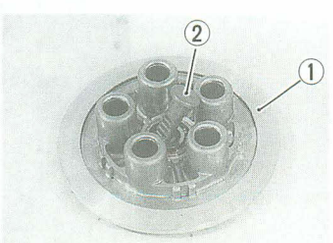


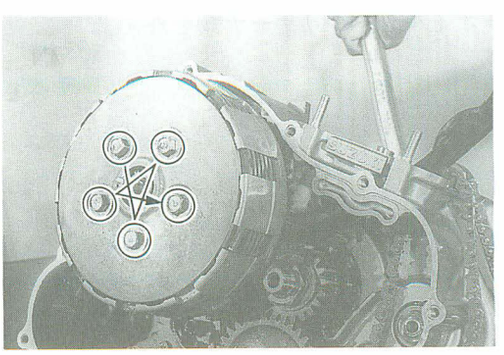
●クラッチカバー③を外す。



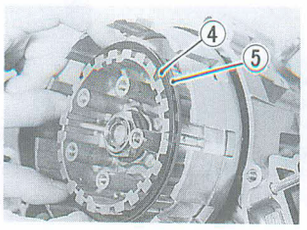
クラッチ室内部品

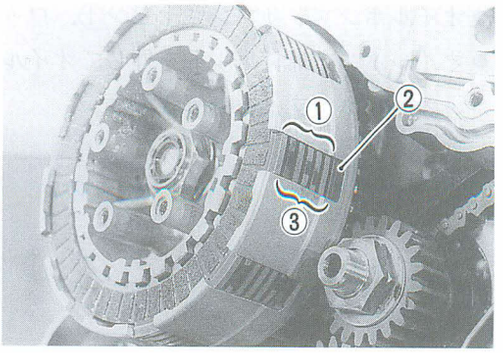
●ジェネレータロータに27mmのメガネレンチを掛けて，クラッチスプリングセットボルトを対角線上にゆるめて外す。
●クラッチプレッシャプレート①及びクラッチリリースラック②を外す。



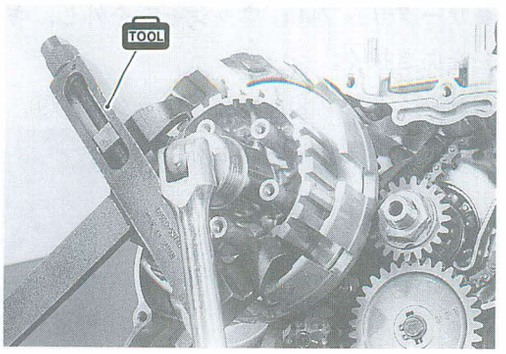


●クラッチドライブNo.1×6枚①&No.2プレート②，ドリブンプレート×6枚③を外す。
●ウェーブワッシャ④，ウェーブワッシャシート⑤を外す。

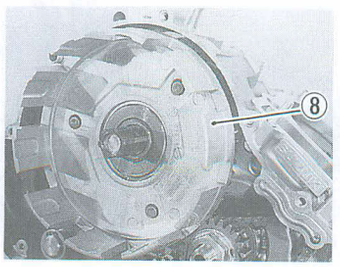


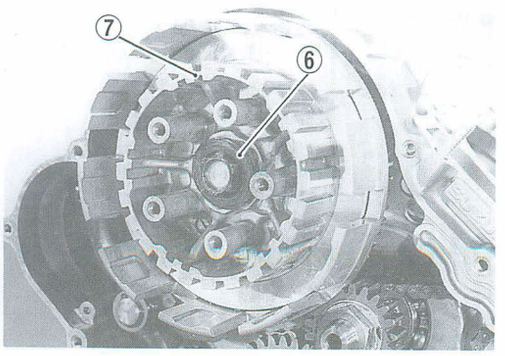


●クラッチスリーブハブ締付ナットは特殊工具を用いてハブの回り止めをしてナットを外す。
TOOL クラッチスリーブハブホルダ：09920－53740

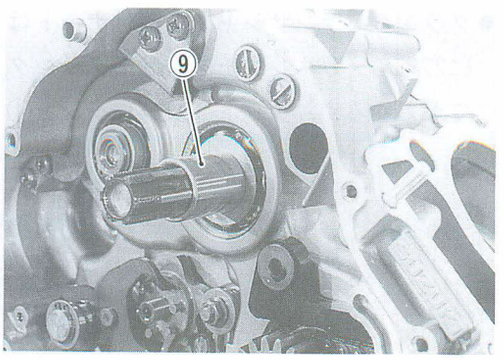


●スラストワッシャ⑥，クラッチスリーブハブ⑦を外し，クラッチハウジング⑧を引き抜く。

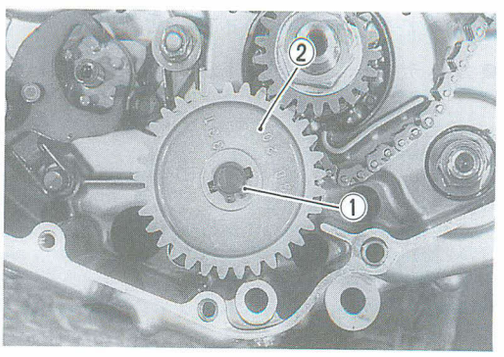




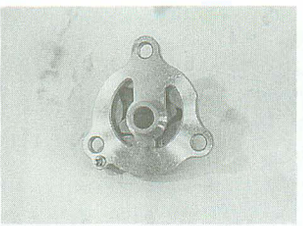
●スペーサ⑨を外す。

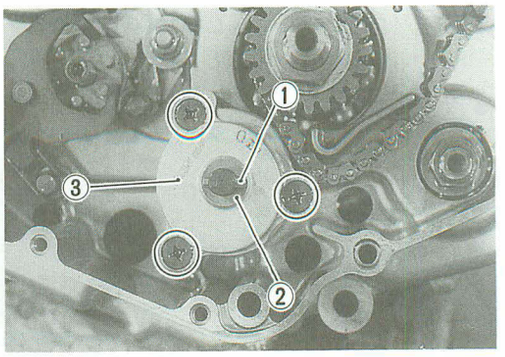


●オイルポンプドリブンギヤサークリップ①を外す。
TOOL スナップリングプライヤ：09900－06107
●オイルポンプドリブンギヤ②を外す。

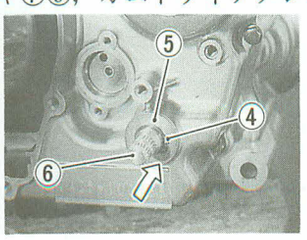


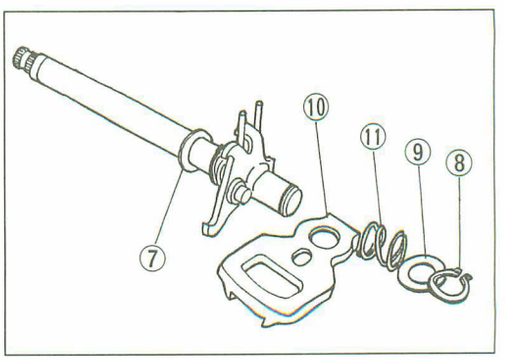
●オイルポンプドリブンギヤピン①，ワッシャ②を外す。
●オイルポンプ締付ボルトを外してオイルポンプ③を引き抜く。
・オイルポンプは非分解式です。



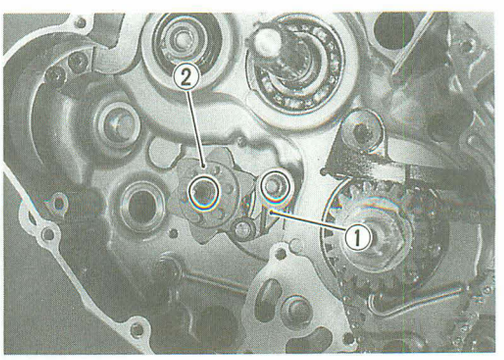


●サークリップ④，ワッシャ⑤を外し，ギヤシフトシャフト⑥を引き抜く。
●サークリップ⑧を外し，ワッシャ⑦⑨，カムドライブプレート⑩，スプリング⑪を外す。

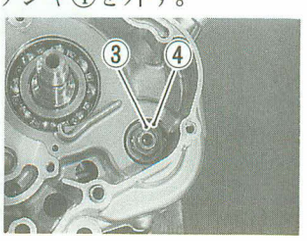


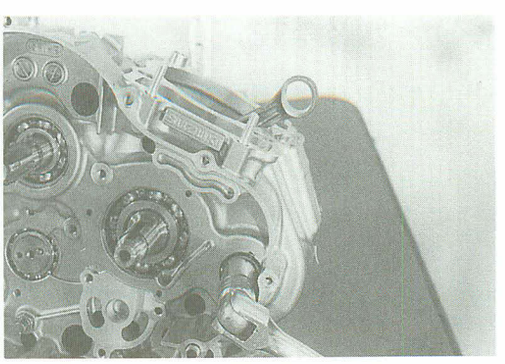


●ギヤシフトカムストッパ①，ギヤシフトカムプレート②を外す。

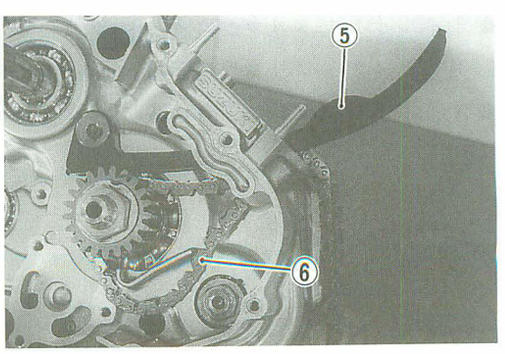


●クランクバランサシャフト締付ナットはジェネレータロータに27㎜のメガネレンチを掛けてクランクの回り止めを行なってからゆるめ，ナット③及びワッシャ④を外す。

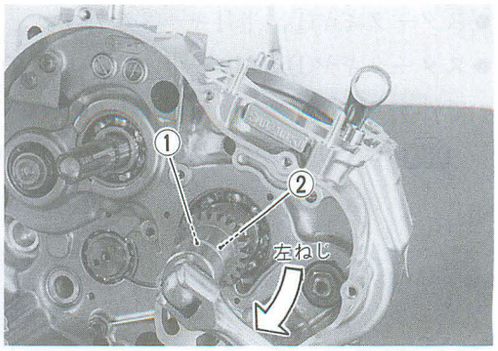




●カムチェーンテンショナ⑤を外す。
●カムチェーン⑥を外す。



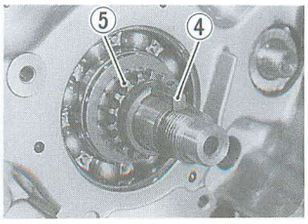
●プライマリドライブギヤナット①はジェネレータロータに27㎜のメガネレンチを掛けてクランクの回り止めを行なってからゆるめる。
●プライマリドライブギヤナット①及びワッシャ②を外す。

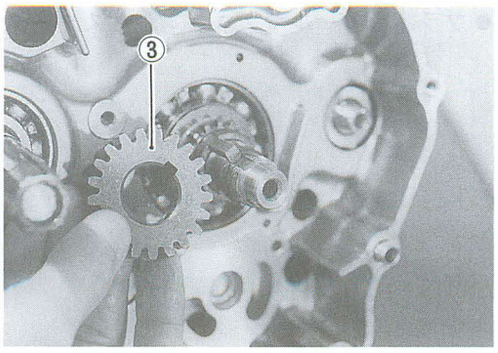


⚠注意

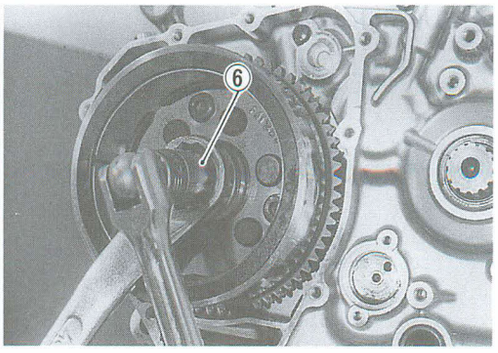
プライマリドライブギヤナットは左ねじです。

●プライマリドライブギヤ③，スプロケットキー④，チェーンスプロケット⑤を外す。

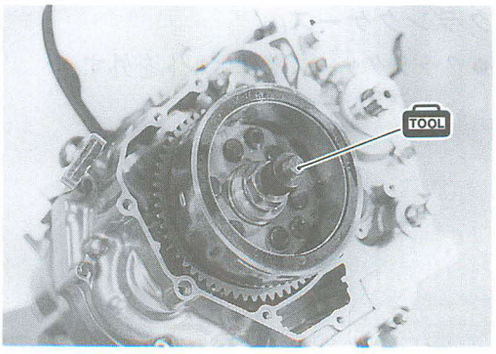




●ジェネレータロータ締付ナット⑥は27㎜のメガネレンチを使用し，ロータの回り止めをしてからゆるめる。



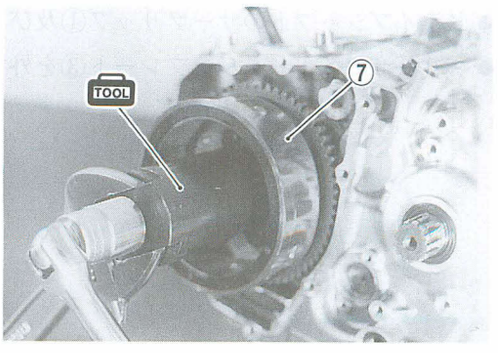
●クランクシャフトに特殊工具を取り付ける。
TOOL クランクシャフトインストーラアタッチメント
：09911－11310



⚠注意

特殊工具は一杯にねじ込むこと。

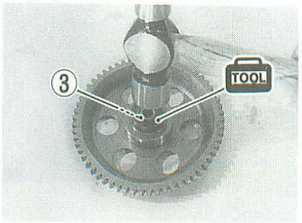
●ジェネレータロータ⑦を特殊工具を用いて外す。
TOOL ロータリムーバ：09930－31920

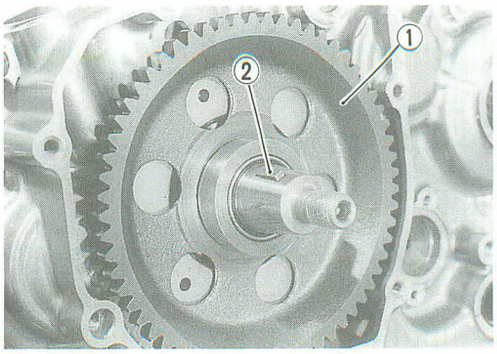


● スタータギヤ①，半月キー②を外す。

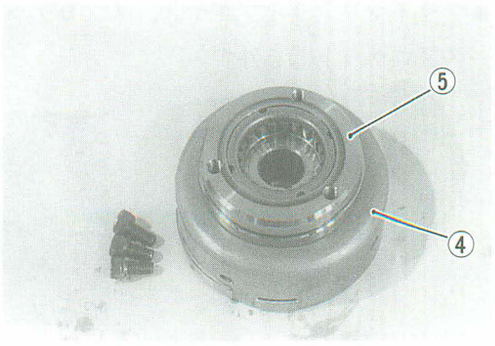
● スタータギヤ①からニードルベアリング③を特殊工具を用いて外す。

TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84521



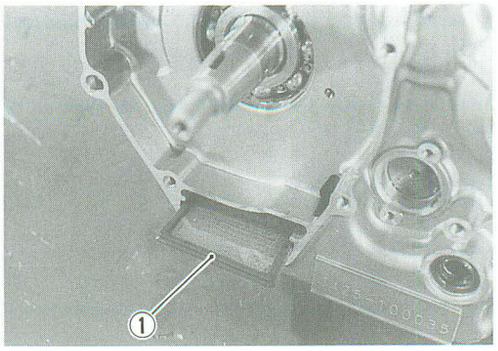


● フライホイールマグネト④からスタータクラッチ⑤を外す。



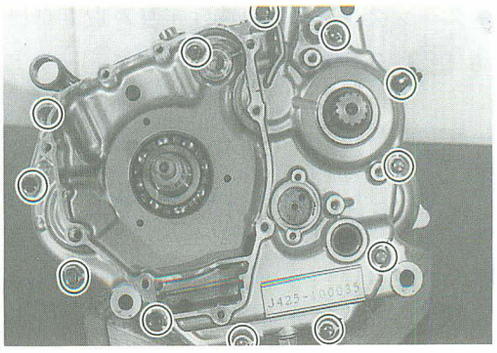
オイルストレーナ

● オイルストレーナ①を外す。



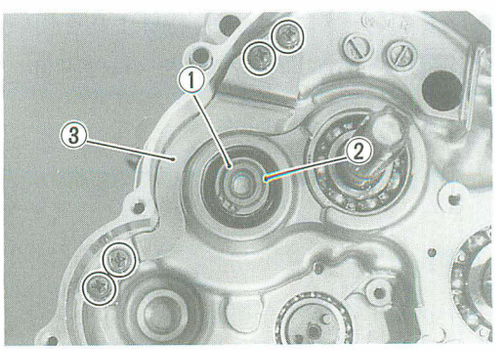
クランクケース

● クランクケース締付ボルトを外す。

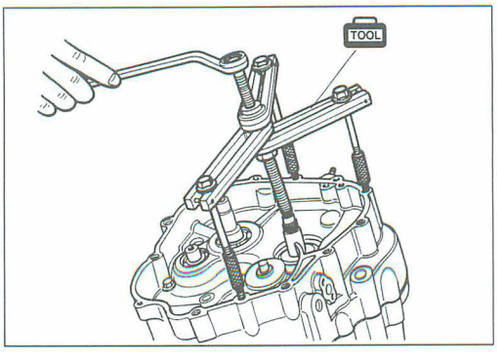


● ドライブシャフトのサークリップ①及びワッシャ②を外す。

● ブリーザオイルリターンプレート③を外す。



●クランクケースを分割する。
・特殊工具を用いてライトケースを引き抜く。
TOOL クランクケース&シャフトリムーバ：09920－13120

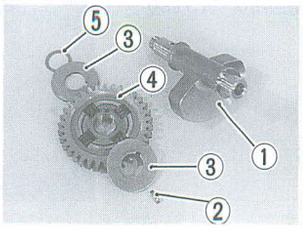


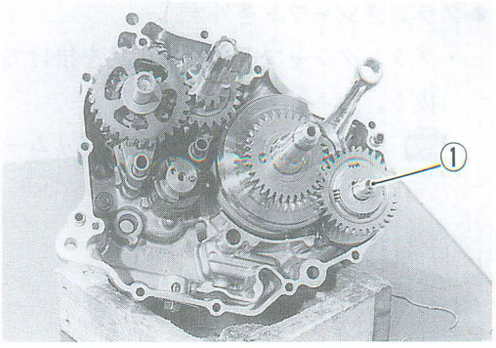
⚠注意

・クランクケースは水平になるように注意して引き抜く。
・クランクケースの引き抜きが難しい場合はプラスチックハンマを用いてミッションのシャフトに軽くショックをあたえて引き抜くこと。

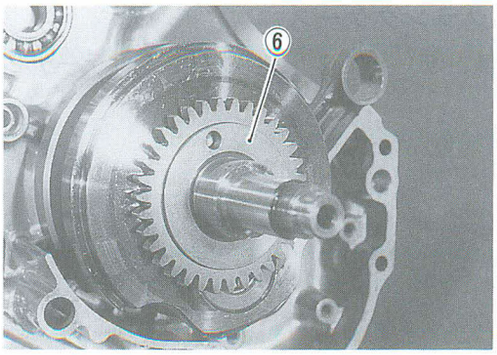
クランクバランサシャフト

●クランクバランサシャフト①及び半月キー②，ワッシャ③，クランクバランサドリブンギヤ④，ワッシャ⑤を外す。



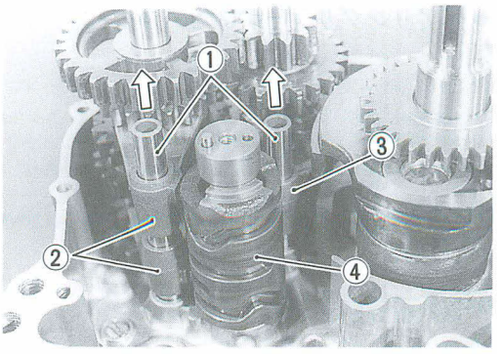


●クランクバランサドライブギヤ⑥を外す。



ギヤシフトカム

●ギヤシフトフォークシャフト①を外す。
●ギヤシフトフォーク②③を外す。
●ギヤシフトカム④を外す。

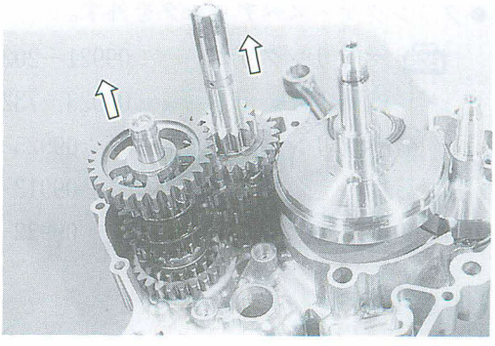


トランスミッション

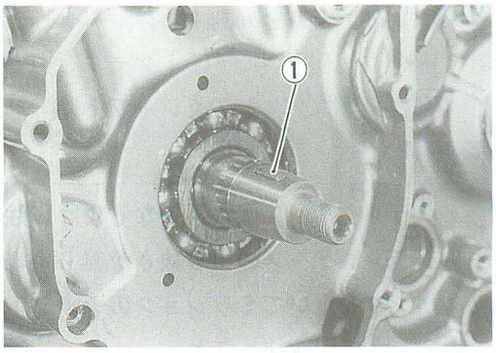
●トランスミッションを外す。
・カウンタシャフトとドライブシャフトをセットで外す。
・カウンタシャフトとドライブシャフトの分解，組立ては4-34ページ参照。

参　考

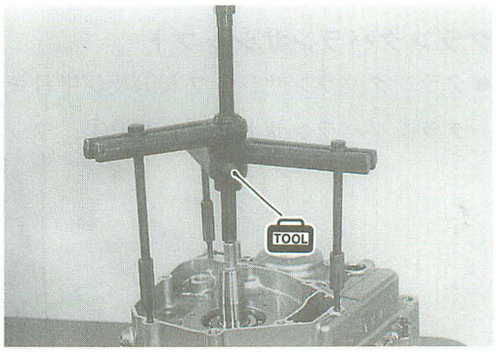
シャフトが外れにくい時はプラスチックハンマでカウンタシャフトとドライブシャフトを軽く交互にたたきながら外す。



● キー①を外す。

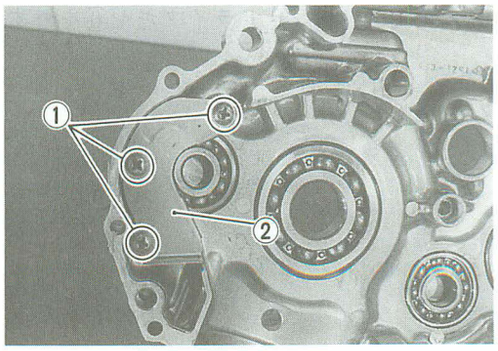


● クランクシャフトを外す。
・クランクシャフトに特殊工具を掛けてクランクシャフトを抜く。
TOOL クランクケース&シャフトリムーバ：09920－13120

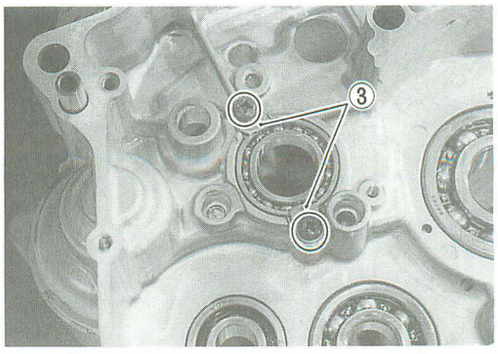


クランクケース

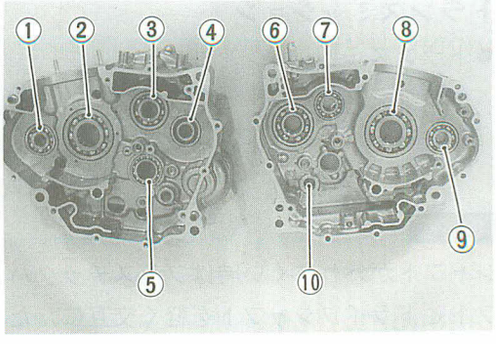
● リテーナスクリュ①を外してリテーナ②を外す。



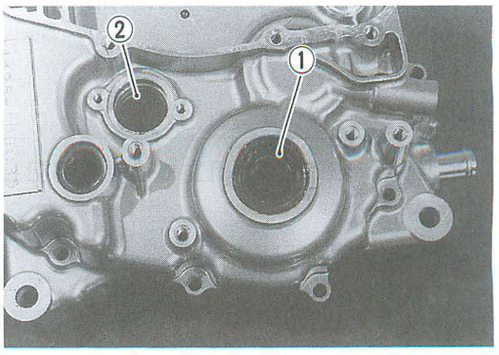
● ベアリングリテーナ③を外す。



● クランクケースベアリングを外す。
TOOL ベアリングリムーバ：09921－20210（⑨⑩）
09923－73210（⑦）
ベアリングインストーラ：09925－98221（①）
09913－75821（④⑤⑥）
09922－55131（②③⑧）

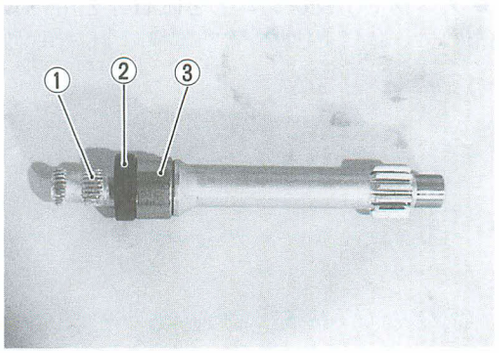


●オイルシール①，②を特殊工具を用いて外す。
TOOL オイルシールリムーバ：09913－50121

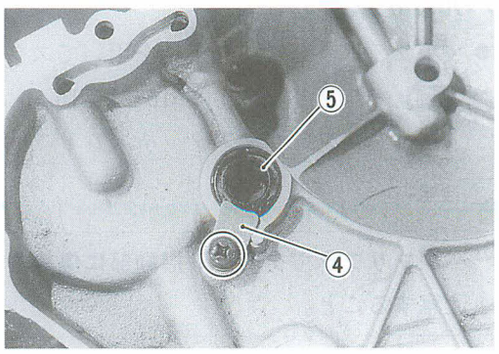


クラッチカバー

●クラッチカバーからクラッチレリーズピニオン①，オイルシール②及びベアリング③を外す。



●リテーナ④を外しオイルシール⑤は特殊工具を用いて外す。
TOOL オイルシールリムーバ：09913－50121



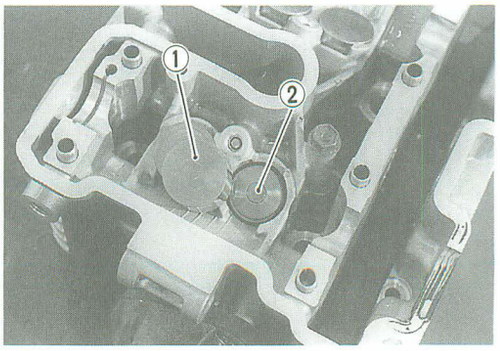
シリンダヘッド部組部品

分解

⚠注意

取り外した部品は，組立て位置を明記し，整理整頓しておくこと。

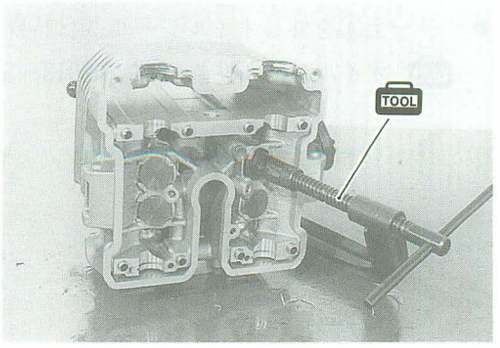
●タペット①及びシム②を磁石等を用いて外す。



バルブの取外し

●バルブの取外しは特殊工具を用いてスプリングを圧縮させる。

TOOL バルブリフタ：09916－14510
バルブリフタアタッチメント：09916－14530



⚠注意

バルブリフタでタペット摺動部に傷等をつけないよう十分注意すること。

●バルブコッタ①を外す。

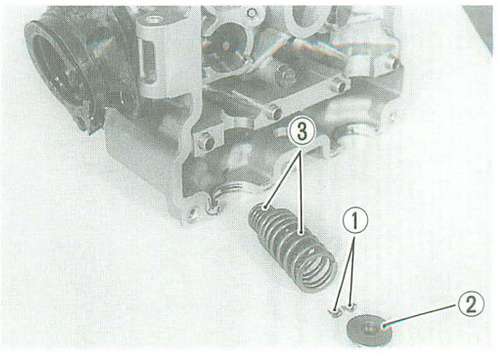
TOOL ピンセット：09916－84511

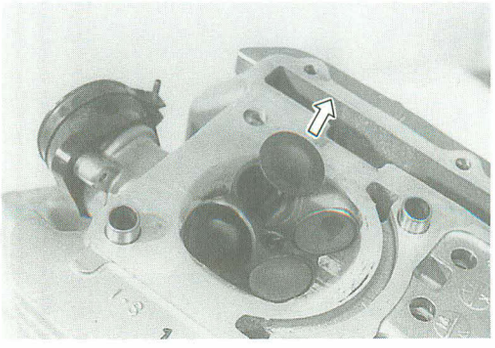
●リテーナ②，スプリング③を外す。

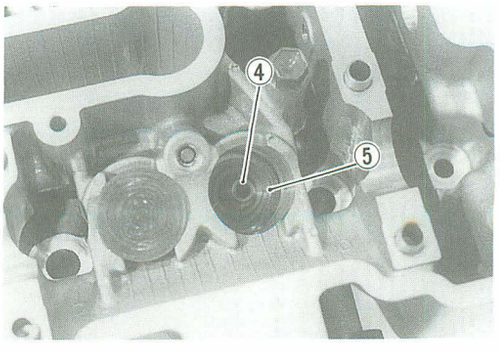
●バルブを外す。

●ステムシール④を外す。

●スプリングシート⑤を外す。





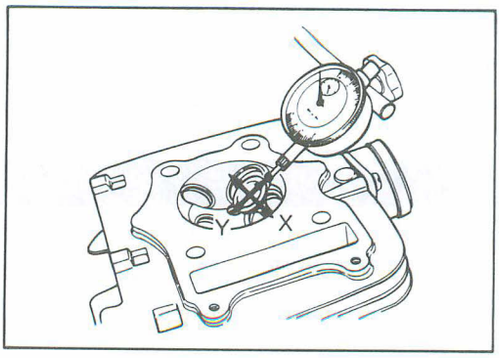


バルブとバルブガイドのガタの点検

●バルブをシリンダヘッドのバルブガイドに挿入し，できる限り根本に近い所で測定する。

（シリンダヘッド部よりバルブヘッドを約10mm上げて，ヘッド部の左右の振れを測定する。）

バルブとバルブガイドのガタ		
限度	0.35	mm

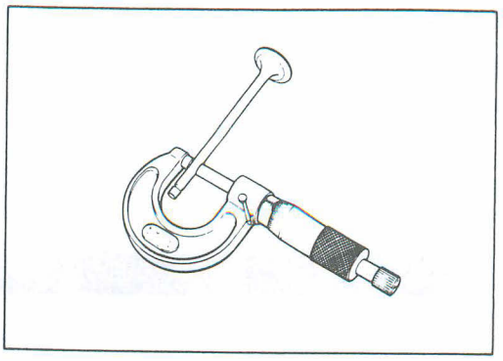


バルブステムの幅の点検

●バルブとバルブガイドのガタが限度を越えている場合は，バルブステムの外径をマイクロメータで測定し，標準値内の場合はバルブガイドを交換する。

●バルブステム摺動部分の上・中・下部を十字方向に計6箇所測定する。

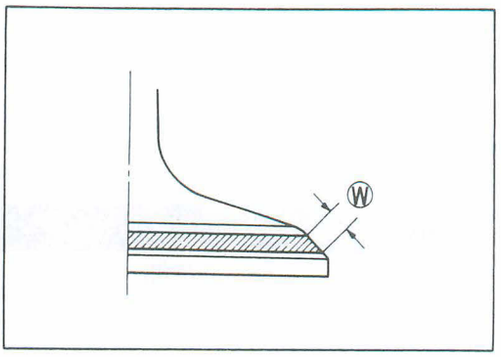
バルブステムの幅			
標準	IN	4.475～4.490	mm
	EX	4.455～4.470	mm



バルブシートの幅の点検

●シートあたり面幅Ⓦを測り，限度を越えていたら交換又は修正する。

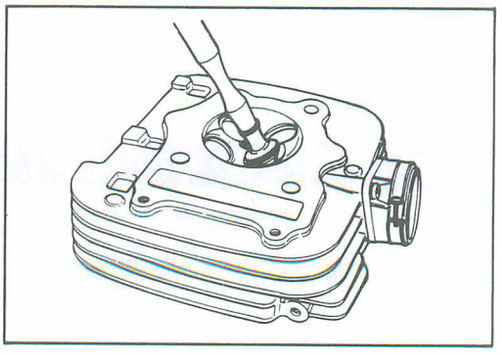
バルブシートの幅			
標準	IN	1.0	mm
	EX	1.0	mm



●バルブシートのあたり面が均一でない場合は特殊工具で修正する。

●バルブシートのあたり面に光明丹を塗り，あたり面が全周に渡って均一で中央にあるかを点検する。

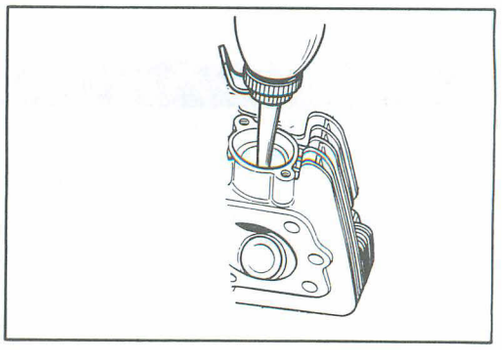
TOOL バルブラッパセット：09916-10910



バルブシートの気密具合の点検

●バルブ，バルブスプリングを組み立て，インレットポート又はエキゾストポート部より，少量のガソリンを注入する。

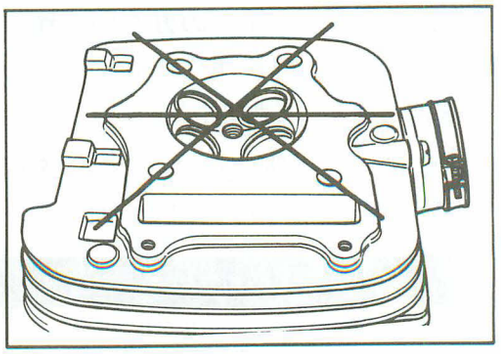
●バルブシート部より，ガソリンが漏れてこないか点検し，漏れる場合は，バルブのあたり面を均一にする。



シリンダヘッドの平面度の点検

●シリンダヘッド上面の対角線上を測定する。
●歪みがあれば定盤等で修正又は交換する。

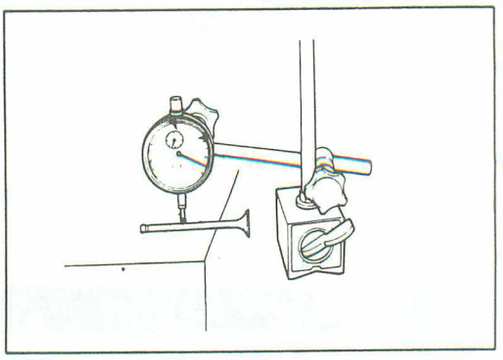
シリンダヘッドの平面度		
限度	0.05	mm



バルブステムの曲りの点検

●バルブステムに異常な摩耗，曲り等がないか点検する。
●Vブロックにてバルブを保持し，ダイヤルゲージを用いて曲りを測定する。
●曲りが限度値を越えていたら交換する。

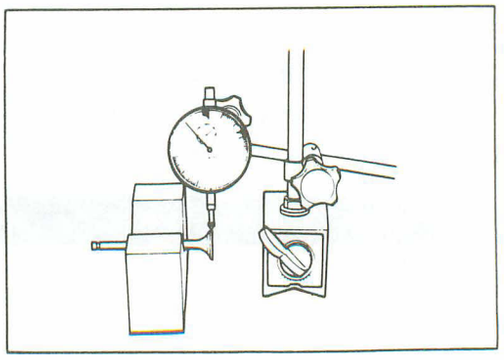
バルブステムの曲り		
限度	0.025	mm



バルブヘッドの振れの点検

●ダイヤルゲージを用いてバルブヘッドフェース部の振れを測定する。
●振れが限度値を越えていたら交換する。

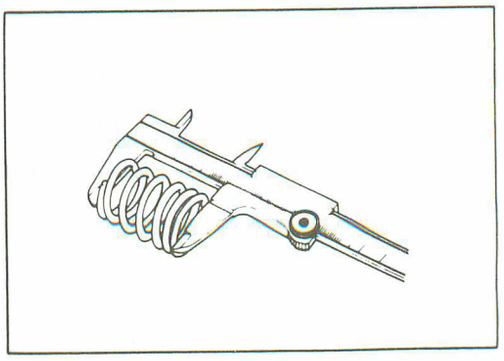
バルブヘッドの振れ		
限度	0.03	mm



バルブスプリングの点検

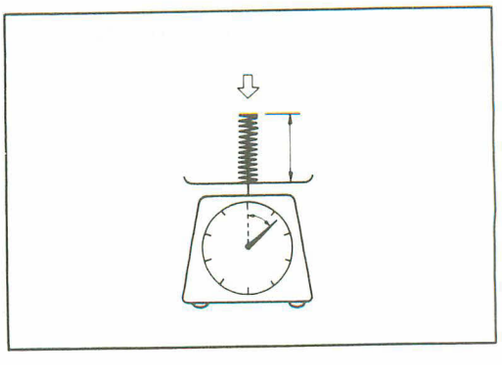
●バルブスプリングに荷重を掛けないようにスプリングの自由長を測定する。

バルブスプリングの自由長			
限度	インナ	40.17	mm
	アウタ	42.22	mm



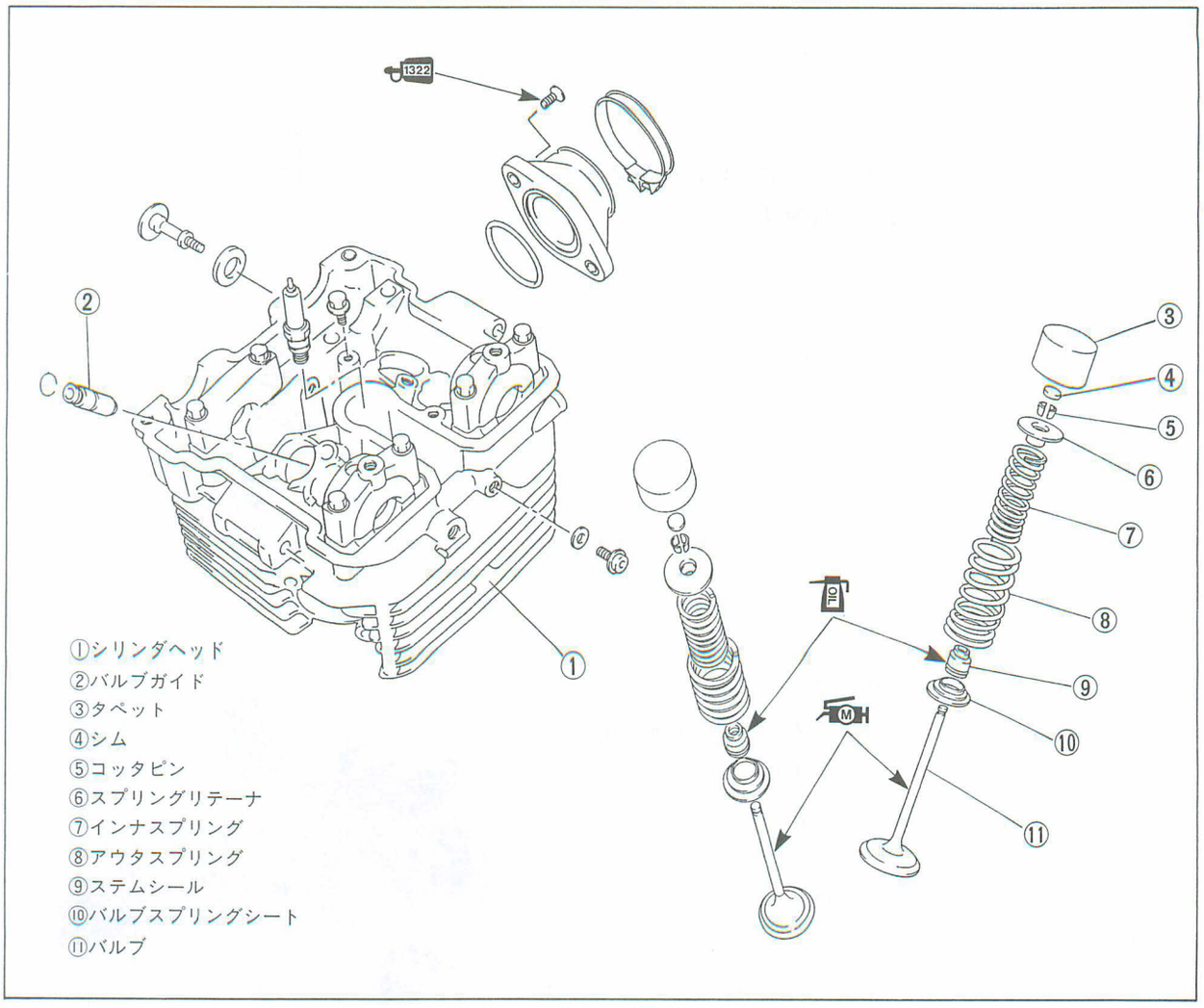
バルブスプリングに荷重を掛けたときの長さ。

バルブスプリング荷重時の長さ			
	荷重	N {kgf}	長さ mm
標準	インナ	53 {5.4}	29.85
	アウタ	143.2 {14.6}	33.35



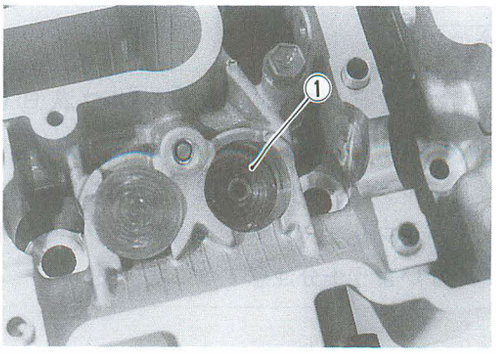
組立て

シリンダヘッド



ステムシールの組立て

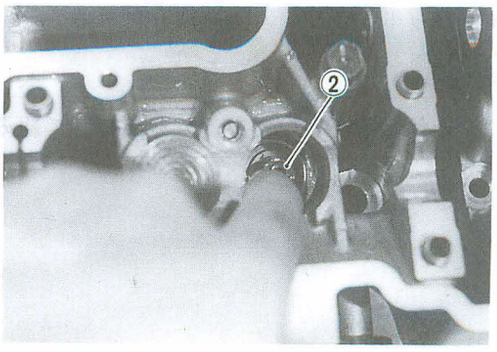
●バルブスプリングシート①を組み立てる。



●ステムシール②にエンジンオイルを塗布してバルブガイドに圧入する。

⚠注意

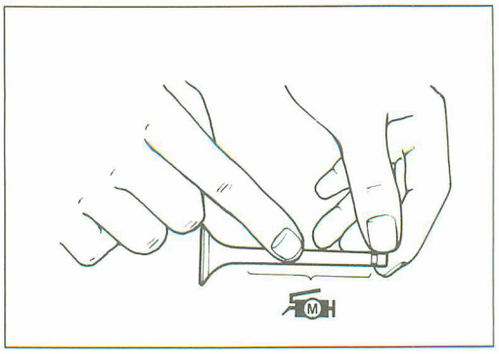
- ステムシールを組み立てる時は，エンジンオイルを塗布し，手の力で圧入すること。
- ステムシールは新品を使用すること。



バルブ及びバルブスプリングの組立て

●バルブを組み立てるときはバルブステム部全体にモリペーストを塗布すること。

M スズキモリブデン潤滑ペースト



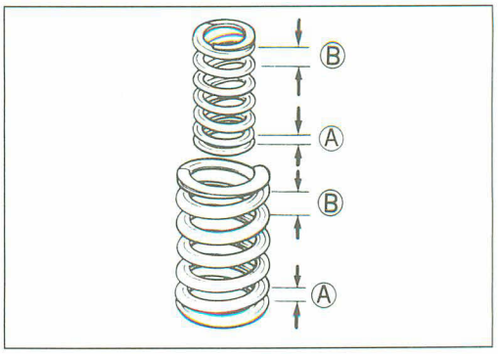
⚠注意

バルブをシリンダヘッドに差し込むときは，バルブステムシールに損傷を与えないように注意すること。

●バルブスプリングを組み立てるときはスプリングのピッチの小さい側Ⓐを下(シリンダヘッド側)にする。

Ⓐ：スプリングピッチ小

Ⓑ：スプリングピッチ大



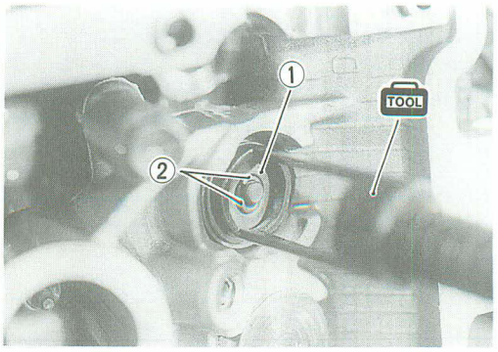
●スプリングリテーナ①を取り付ける。

●特殊工具(バルブリフタ)を用いてスプリングを締め込みコッタピン②を入れてバルブをセットする。

TOOL バルブリフタ：09916－14510

バルブリフタアタッチメント：09916－14530

ピンセット：09916－84511

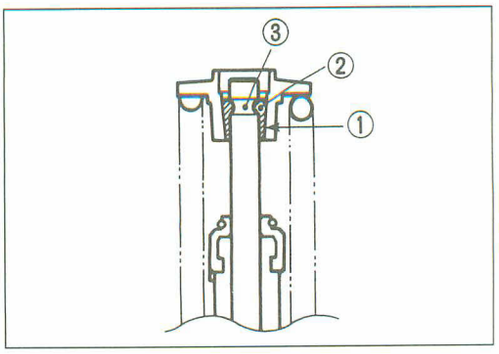


参　考

コッタピンにグリス〝A〟を少量塗布してバルブにセットすると外れにくくなる。

⚠注意

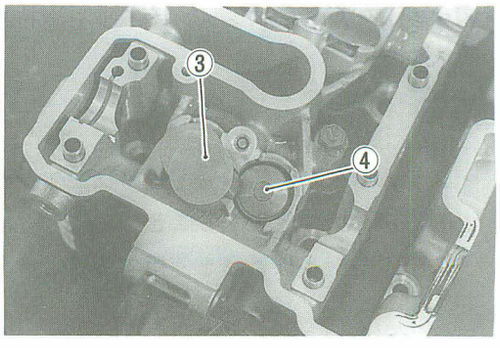
- **コッタピンの突起部Ⓐがバルブ溝Ⓑに確実にはまっていることを確認すること。**
- **バルブは，分解時と同じ位置に組み立てること。**
- **バルブリフタアタッチメントでタペット摺動部を傷つけないよう十分注意すること。**



●タペット③及びシム④を取り付ける。

⚠注意

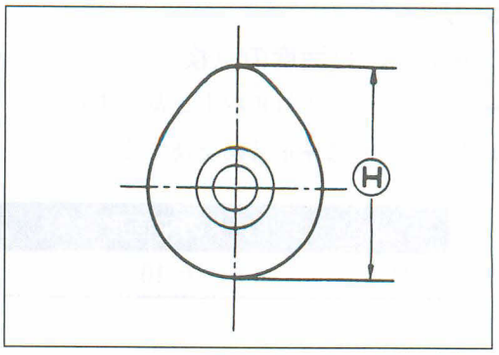
シムは数字が書いてある方を上にして組み付ける。



カムシャフト

カムシャフトの点検

カムの高さの点検



- 摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- カムリフト部Ⓗの径(カムの高さ)をマイクロメータで測定する。

カムの高さ			
IN	限度	35.52	mm
EX	限度	34.92	mm

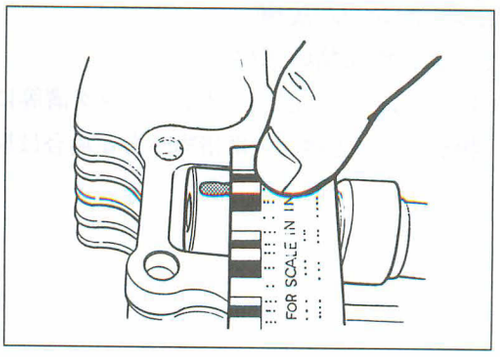
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス点検

- カムシャフトとカムシャフトホルダの間にプラスチゲージ①を入れ，カムシャフトホルダボルトを規定トルクで締め付ける。

  カムシャフトホルダボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

⚠注意

カムシャフトホルダ締付後は，カムシャフトを絶対に回転させないこと。



- カムシャフトホルダを外し，押しつぶされたプラスチゲージの幅でクリアランスを測定する。

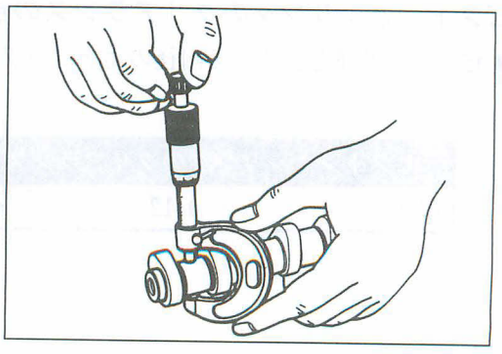
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス				
標準	0.032～0.066	限度	0.15	mm

カムシャフトホルダの内径の点検

- カムシャフトホルダ部に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
- カムシャフトホルダ部の内径を測定する。

カムシャフトホルダの内径			
標準	IN·EX	22.012～22.025	mm

カムシャフトジャーナル径の点検

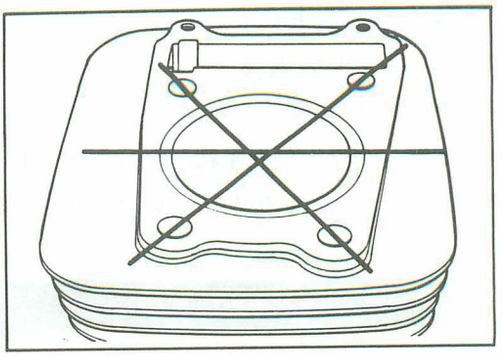


- 摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- 各ジャーナル部をマイクロメータで十字方向に測定する。

カムシャフトジャーナル部の外径			
標準	IN·EX	21.959～21.980	mm

シリンダ

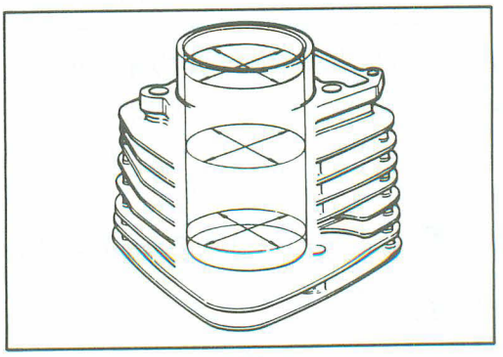
シリンダの平面度の点検



- シリンダ上面の対角線上を測定する。
- 歪みがあれば修正又は交換する。

シリンダの平面度		
限度	0.10	mm

シリンダの内径の点検



- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- クランク軸と直角方向の上，中，下の3箇所の内径をシリンダゲージで測定する。
- シリンダ上端より20㎜以下の所で測定する。

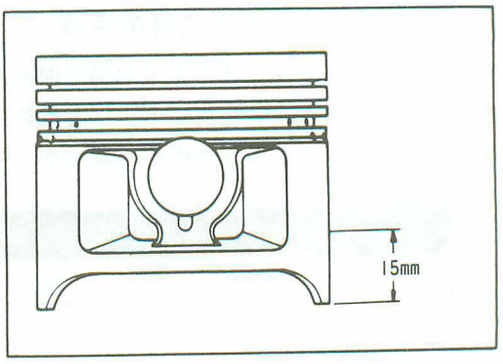
シリンダの内径		
限度	73.12	mm

ピストンの点検

カーボン堆積物の点検

- ピストンヘッド部，ピストンリング溝等にカーボン等の堆積物がないか点検し，堆積物がある場合は取り除く。

ピストンの外径の点検



- 摺動面に異常な傷，打痕，亀裂などがないか点検する。
- ピストンの下端から15㎜上った所でピストンピンとその直角方向をマイクロメータで測定する。

ピストンの外径		
限度	72.88	mm

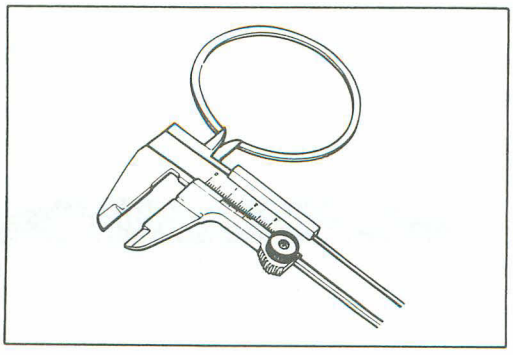
ピストンとシリンダのクリアランスの点検

- ピストン外径とシリンダ内径の差をシックネスゲージで測定する。

ピストンとシリンダのクリアランス		
限度	0.12	mm

ピストンリング

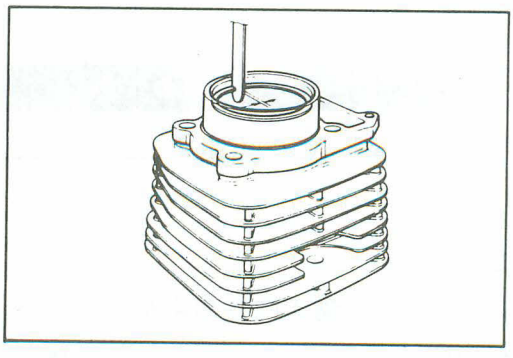
ピストンリング自由合い口すき間の点検



- ピストンリングがピストンリング溝上で自由に動くか確認する。
- ピストンリングの合い口に力がかからないようにしてシックネスゲージで測定する。
- 2～3度測ってみる。

ピストンリング自由合い口隙間			
1st	限度	5.5	mm
2nd	限度	5.8	mm

ピストンリングの組立て合い口すき間の点検



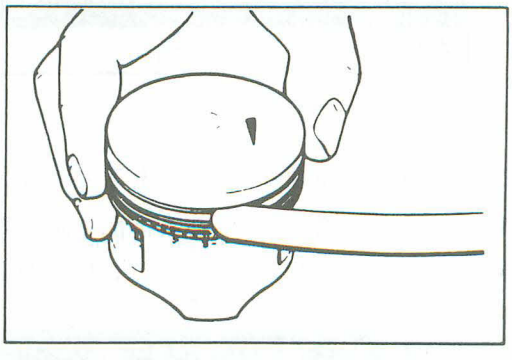
- ピストンリングを外しシリンダ下部へ挿入して合い口のすき間をシックネスゲージで測定する。

⚠注意

ピストンリングはピストンの頭で押し入れ水平にすること。

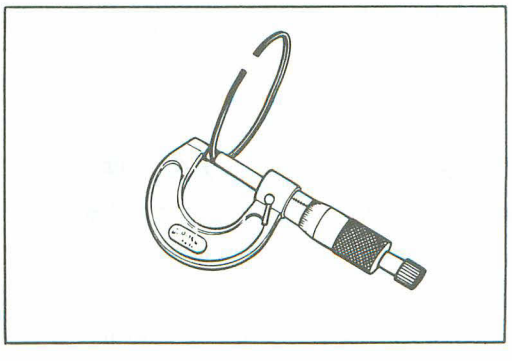
ピストンリング組立合い口すき間			
限度	1st	0.5	mm
	2nd	1.0	mm

ピストンリングとリング溝のすき間の点検



- ピストンリング溝及びピストンリングのカーボンを除去する。
- ピストンリングを取り付け，ピストンへリングを押し付けながら上へあげ，リング下側でシックネスゲージによりすき間を測定する。

ピストンリングとリング溝のすき間			
限度	1 st	0.18	mm
	2 nd	0.15	mm

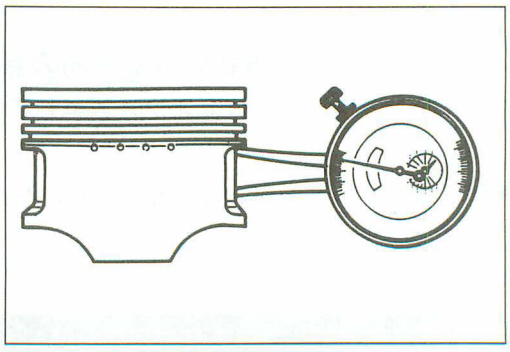


ピストンのリング溝の幅			
標準	1 st	1.01～1.03	mm
	2 nd	1.01～1.03	mm
	Oil	2.01～2.03	mm

ピストンリングの幅			
標準	1 st	0.97～0.99	mm
	2 nd	0.97～0.99	mm

ピストンピン

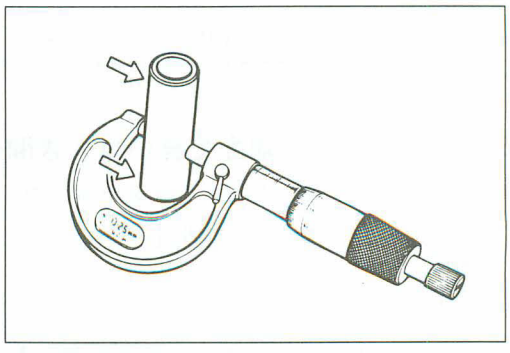
ピストンのピン穴内径の点検



- ピストンのピンの穴の内面を清掃する。
- 上下方向と横方向をダイヤルキャリパゲージで測定する。

ピストンのピン穴の内径		
限度	19.03	mm

ピストンピンの外径の点検

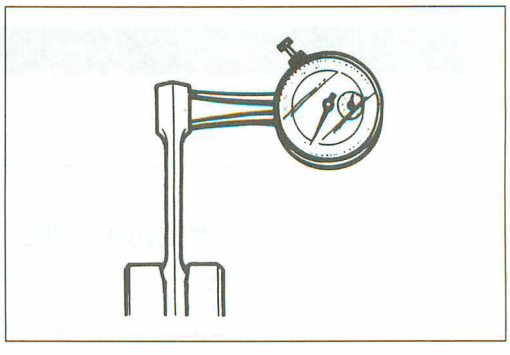


- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- ピストンピンの両端と中央部の3箇所をそれぞれ十字方向に計6箇所をマイクロメータで測定する。

ピストンピンの外径		
限度	18.98	mm

コンロッド

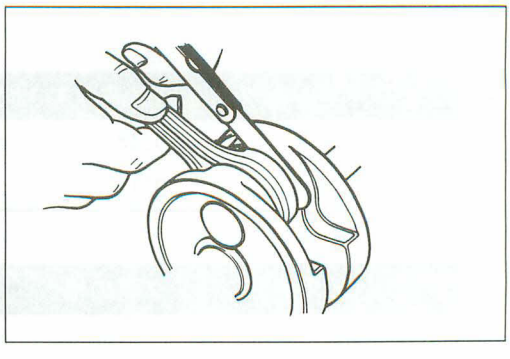
コンロッド小端の内径の点検



- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- 上下方向と横方向をダイヤルキャリパゲージで測定する。

コンロット小端の内径		
限度	19.04	mm

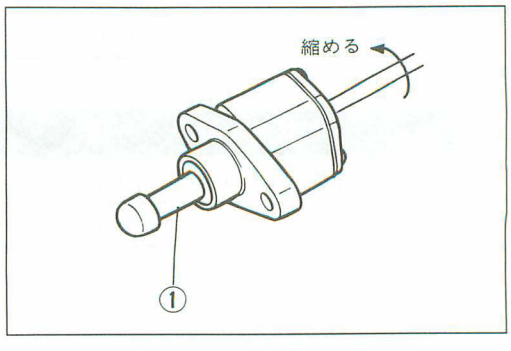
コンロッド大端部のスラストすき間の点検



- コンロッド大端のスラストすき間を測定する。
- コンロッドを回転させスムーズに回るか点検する。

コンロット大端のスラストクリアランス		
限度	1.0	mm

カムチェーンテンショナの点検



- プッシュロッド①がスムーズに作動するか確認する。

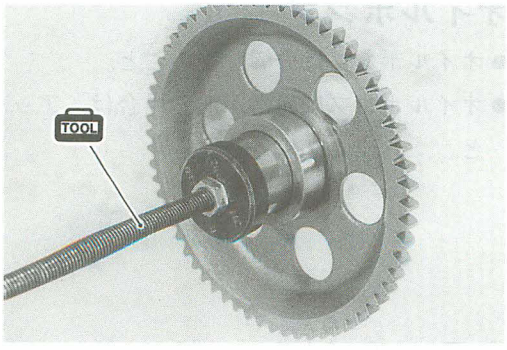
⚠注意

カムチェーンテンショナを組み立てるときは⊖ドライバを用いてプッシュロッドを縮めておくこと。

スタータ関係部品の点検

● スタータギヤにニードルベアリングを特殊工具を用いて組み付ける。

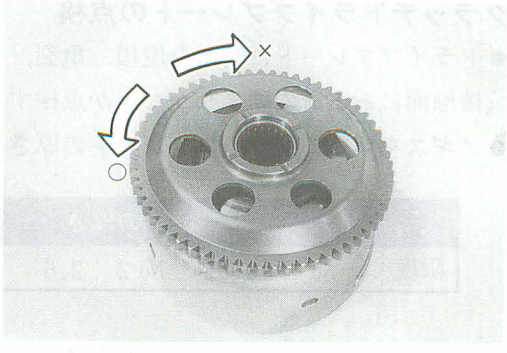
TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84521



● スタータクラッチにスタータギヤを取り付けスムーズに回転するか点検する。

⚠注意

スタータギヤは，一方向しか回転しません。



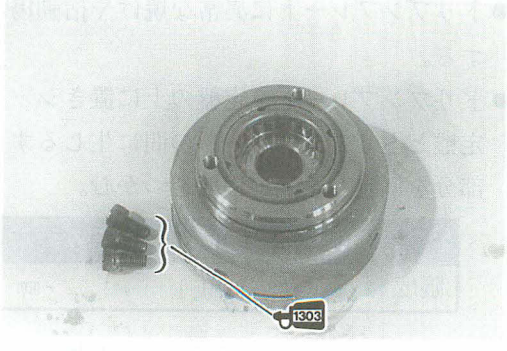
スタータ関係部品の組立

● スタータクラッチをマグネトロータに組み立てる。

・スタータクラッチ締付ボルトにネジロックを塗布して組み立てる。

1303 スリーボンド〝1303〟

スタータクラッチ締付ボルト：25 N･m {2.6 kgf･m}



マグネトカバー部組部品

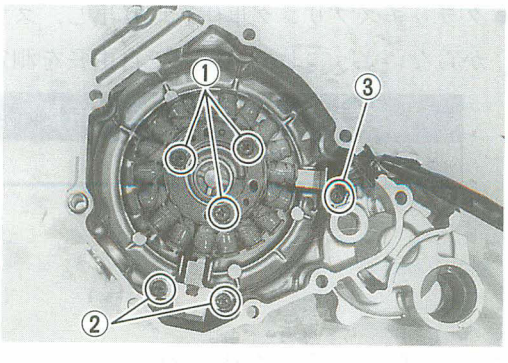
マグネトの分解

● ステータコイル締付スクリュ①を外す。

● ピックアップコイル締付スクリュ②を外す。

● リード線クランプの締付スクリュ③を外す。

TOOL インパクトドライバセット：09900－09903



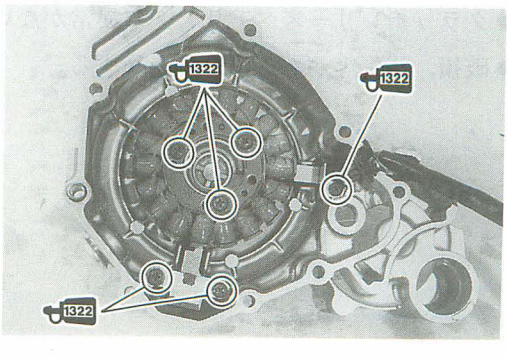
組立

● ステータコイル及びピックアップコイルをジェネレータカバーに組み立てる。

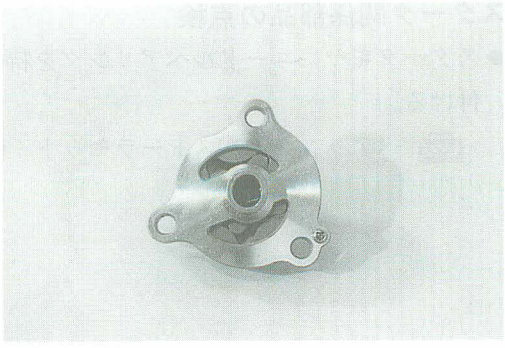
⚠注意

締付スクリュのねじ山にネジロックを塗布する。

1322 ネジロックスリーボンド〝1322〟



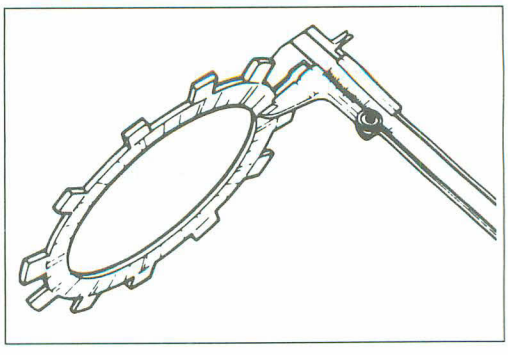
オイルポンプ



- オイルポンプは分解しないこと。
- オイルポンプに異常がある場合は，アッセンブリ交換すること。

クラッチ

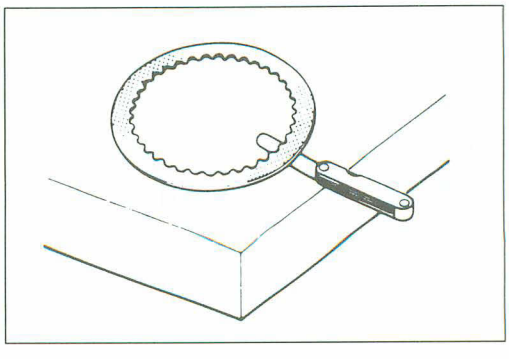
クラッチドライブプレートの点検



- ドライブプレートに異常な焼損，亀裂，爪の部分の段付摩耗，接触面にある溝の詰まりがないか点検する。
- ノギスを用いてドライブプレートの厚さを測定する。

ドライブプレートの厚さ		
限度	No.1 ：2.6　No.2 ：2.6	mm

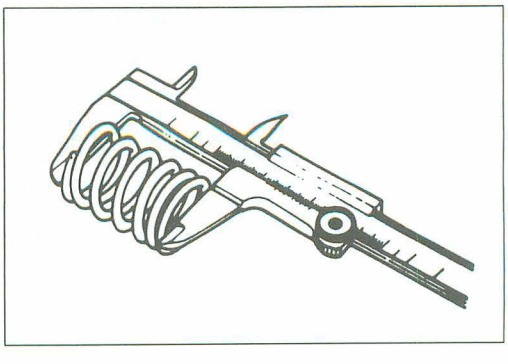
クラッチドリブンプレートの点検



- ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
- ドリブンプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い，定盤とドリブンプレートの間に生じるすき間の，最も大きい部分を測定し歪みの程度をつかむ。

ドリブンプレートの歪み		
限度	0.1	mm

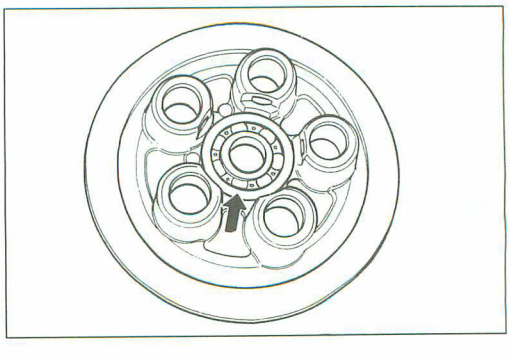
クラッチスプリングの自由長点検



- クラッチスプリング単体を取り出し，スプリングに荷重がかからないようにしてノギスで自由長を測定する。

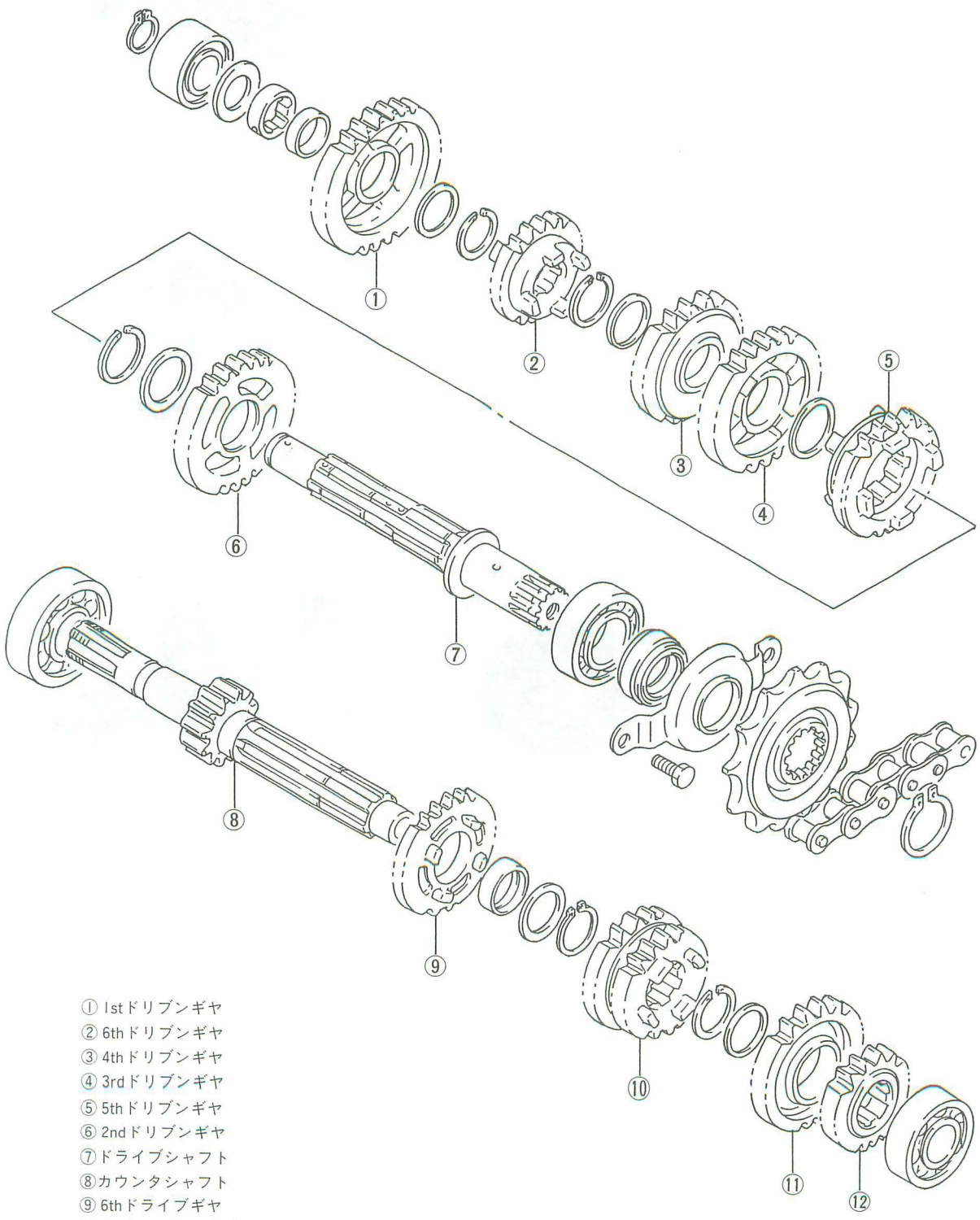
クラッチスプリングの自由長		
限度	40.0	mm

クラッチベアリングの点検



- クラッチレリーズベアリングに異常がないか点検する。
- 破損，損傷等がある場合は交換する。

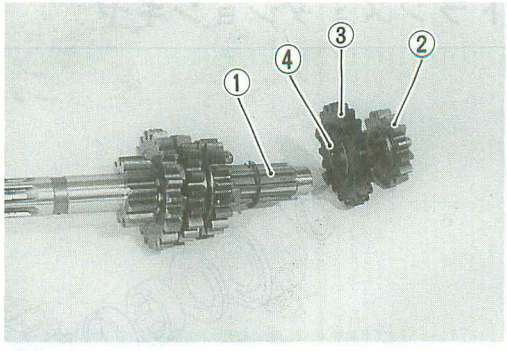
トランスミッションギヤ



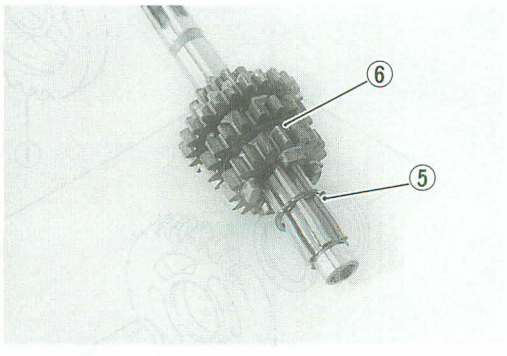
① 1stドリブンギヤ
② 6thドリブンギヤ
③ 4thドリブンギヤ
④ 3rdドリブンギヤ
⑤ 5thドリブンギヤ
⑥ 2ndドリブンギヤ
⑦ ドライブシャフト
⑧ カウンタシャフト
⑨ 6thドライブギヤ
⑩ 3rd/4thドライブギヤ
⑪ 5thドライブギヤ
⑫ 2ndドライブギヤ

カウンタシャフトアッシの分解

●カウンタシャフト①から2ndドライブギヤ②，6thドライブギヤ③，ワッシャ④を外す。

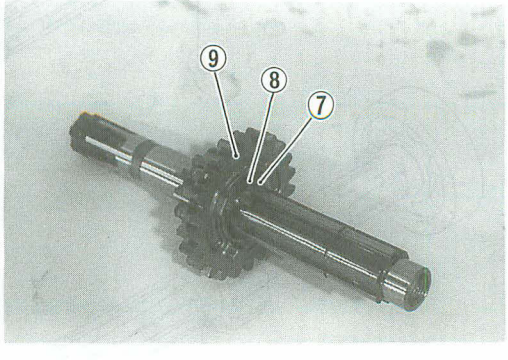


●サークリップ⑤を外し，3rd/4thドライブギヤ⑥を外す。



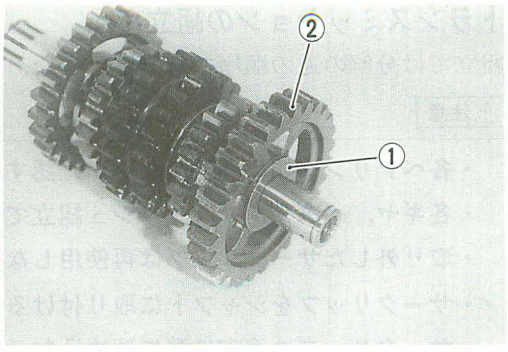
●サークリップ⑦，ワッシャ⑧を外し，5thドライブギヤ⑨を外す。

●5thドライブギヤからブッシュ⑩を外す。

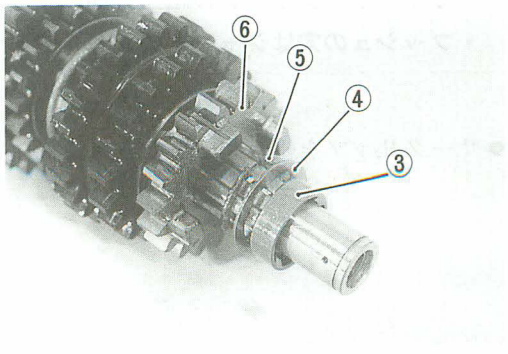


ドライブシャフトアッシの分解

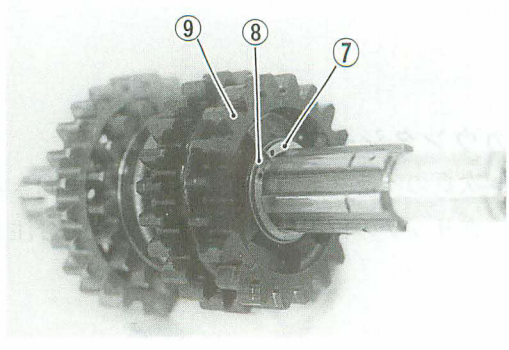
●ワッシャ①を外す。
●1stドリブンギヤ②を外す。



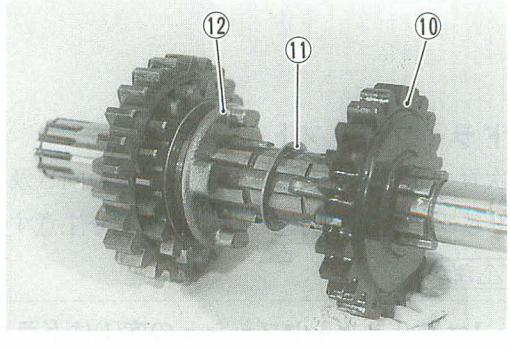
●ブッシュ③を外す。
●ワッシャ④
●サークリップ⑤
●5thドリブンギヤ⑥を外す。



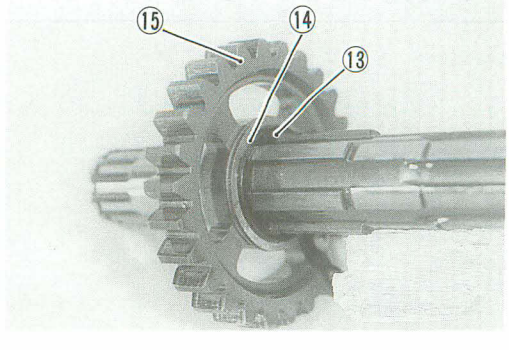
●サークリップ⑦を外す。
●ワッシャ⑧を外す。
●4thドリブンギヤ⑨を外す。



●3rdドリブンギヤ⑩を外す。
●ワッシャ⑪を外す。
●6thドリブンギヤ⑫を外す。



●サークリップ⑬を外す。
●ワッシャ⑭を外す。
●2ndドリブンギヤ⑮を外す。



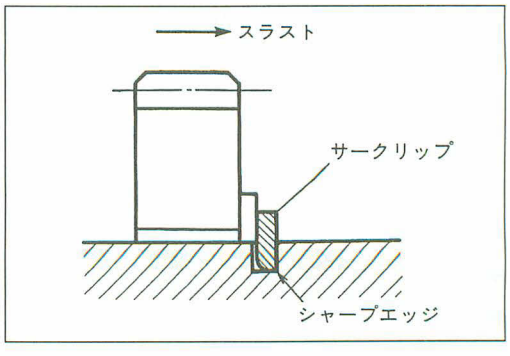
トランスミッションの組立て

組立ては分解の逆の順序で行なう。また，下記に記載した項目は組立て時において特に気をつけて作業する。

⚠注意

- 各ベアリング類に異常がないか確認すること。
- 各ギヤ，ベアリング，ブッシュ組立て毎にエンジンオイルを塗布すること。
- 取り外したサークリップは再使用しないこと。
- サークリップをシャフトに取り付けるときは必要以上に広げないこと。
- サークリップは確実に溝にはめ込むこと。
- ギヤ，サークリップの組立方向，ワッシャの位置等を間違えないように組み立てること。
- ブッシュの穴はシャフトのオイル穴と合わせて組み付ける。

●サークリップを組み立てるときは，面垂れ側を内側にする。



カウンタシャフト

●次頁のイラストを参照して各ギヤの向き及びワッシャ，サークリップの位置を間違わないよう十分注意すること。

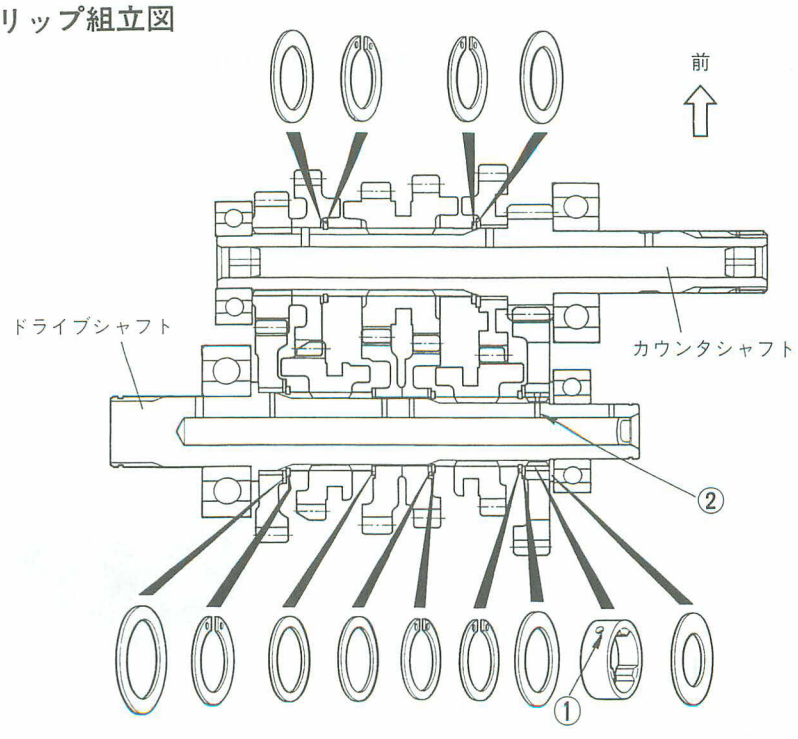
ドライブシャフト

次頁のイラストを参照して各ギヤの向き及びワッシャ，サークリップの位置を間違わないよう十分注意すること。

⚠注意

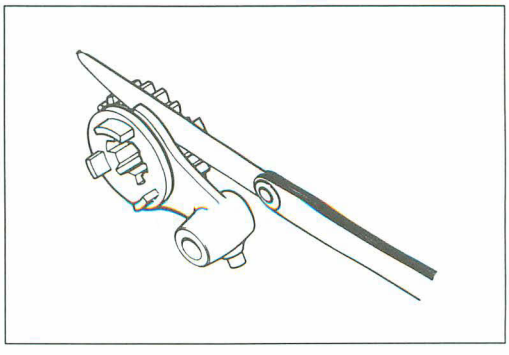
1stドリブンギヤブッシュの穴①はドライブシャフトのオイル穴②と合わせて組み立てること。

ワッシャ，サークリップ組立図



トランスミッション

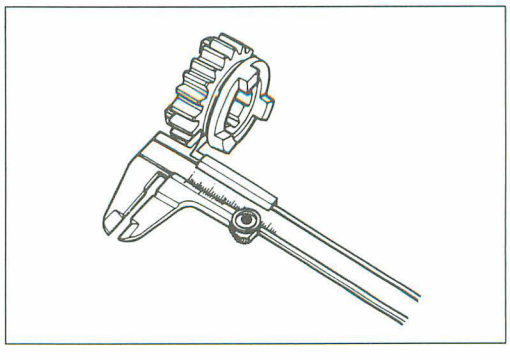
ギヤシフトフォークとフォーク溝のすき間の点検



● トランスミッションギヤのシフトフォーク溝へギヤシフトフォークを差し込み，溝とギヤシフトフォークの爪の間に生じるすき間の大きさをシックネスゲージを用いて測定する。

ギヤシフトフォークとフォーク溝のすき間		
標準	0.1～0.3	mm
限度	0.5	mm

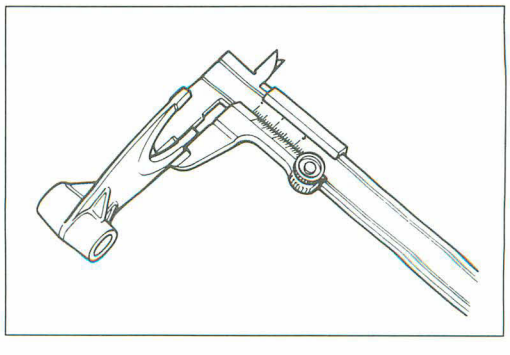
ギヤシフトフォーク溝の幅



● フォーク溝に異常な摺動傷がないか点検する。
● ノギスを用いてフォーク溝の幅を測定する。

ギヤシフトフォーク溝の幅			
No. 1	標準	5.0～5.1	mm
No. 2	標準	5.0～5.1	mm
No. 3	標準	5.0～5.1	mm

ギヤシフトフォークの爪の厚さの点検



● ギヤシフトフォークの部分に異常な摺動傷がないか点検する。
● マイクロメータを用いてギヤシフトフォークの爪の部分の厚さを測定する。

ギヤシフトフォーク爪の厚さ			
No. 1	標準	4.8～4.9	mm
No. 2	標準	4.8～4.9	mm
No. 3	標準	4.8～4.9	mm

エンジンの組立

組み立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また，下記に記載した項目は組立時に於いて特に気を付けて作業すること。

⚠注意

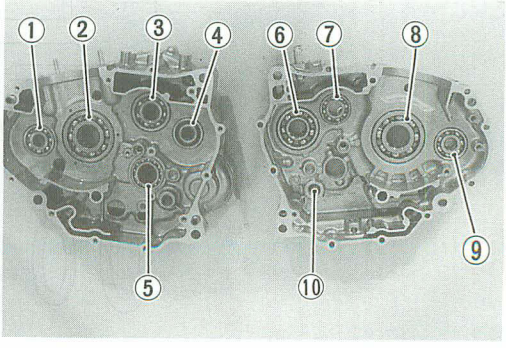
- 摺動部分には必ずエンジンオイルを塗布すること。
- 各摺動部品を組立後は，機能確認をすること。
- 各ベアリング・オイルシールは新品交換とすること。

クランクケース

ベアリング

●ベアリングの組立は特殊工具を用いて圧入する。

TOOL ベアリングインストーラ：09913－76010（③⑤）
09913－75510（②⑧⑥）
09922－55131（①④⑨⑦）
09943－88211（⑩）



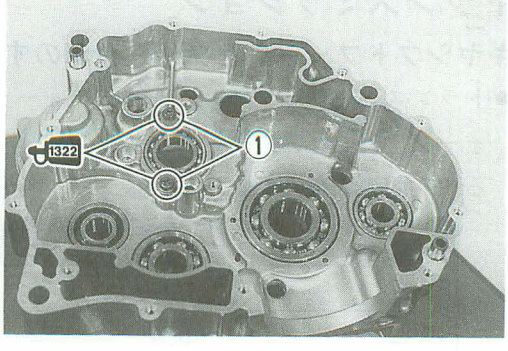
●ギヤシフトカムベアリングリテーナ①を組み立てる。

⚠注意

ギヤシフトカムベアリングリテーナ締付スクリュ①はネジロック〝1322〟を塗布すること。

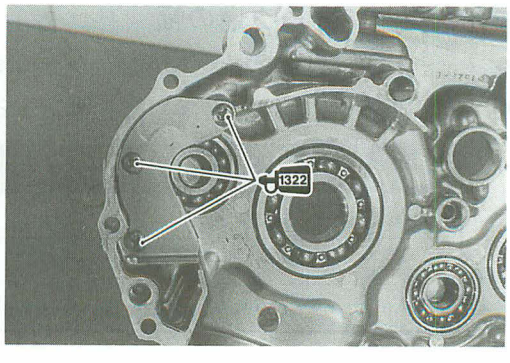
1322 ネジロックスリーボンド〝1322〟

●組立後はエンジンオイルを塗布すること。



●バランサシャフトベアリングリテーナを組み立てる。

1322 ネジロックスリーボンド〝1322〟

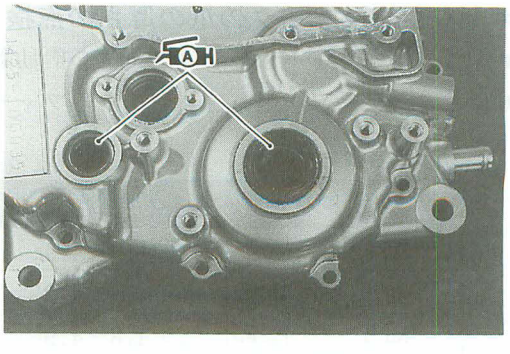


オイルシール

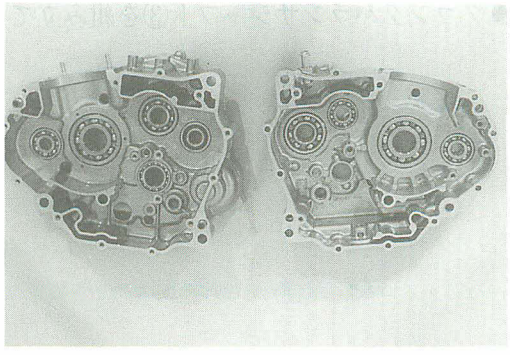
●オイルシールを組み立てる時，リップ部にグリスを塗布する。

A スズキスーパグリス〝A〟

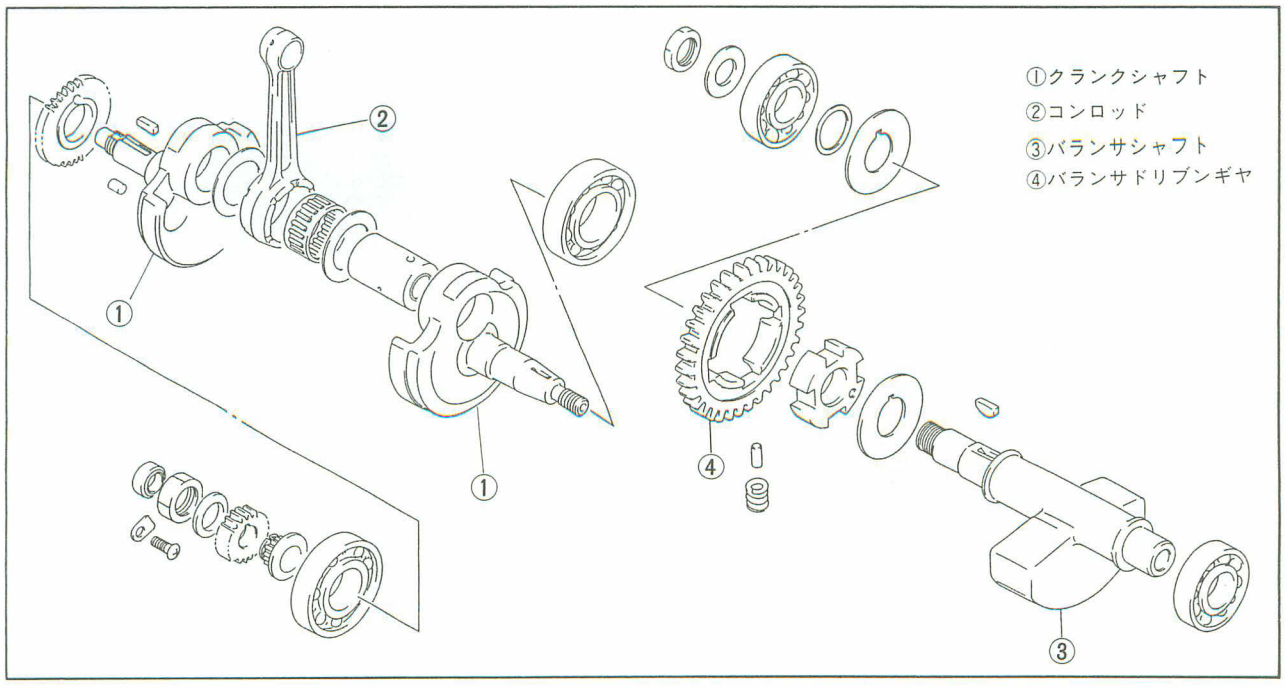
●クランクケースにオイルシールを打ち込む。



●クランクケース合わせ面に付着しているシール剤を取り除く。

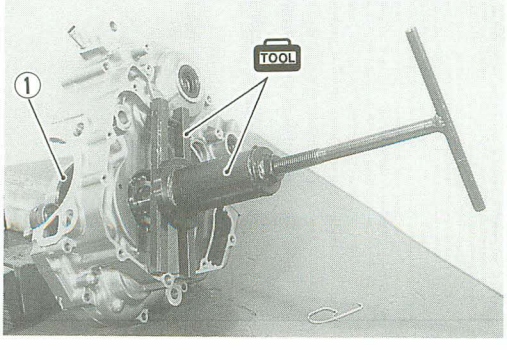


クランクシャフト＆バランサシャフト

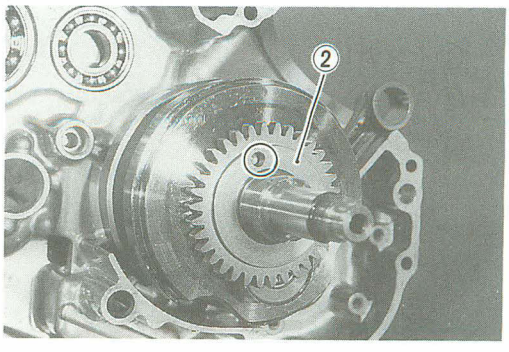


●レフトクランクケースに特殊工具を用いてクランクシャフト①を組立てる。

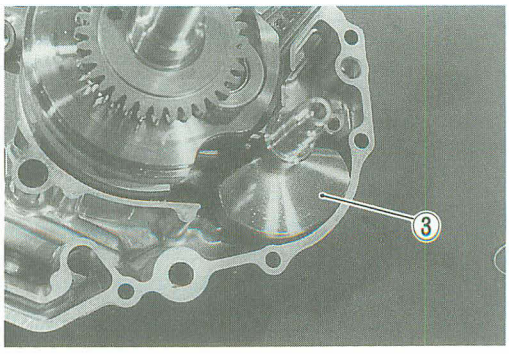
TOOL クランクシャフトインストーラ：09910－32812
アタッチメント　：09911－11310
コンロッドストッパ　：09910－20116



●クランクバランサドライブギヤ②を組み立てる。
・クランクシャフト側のピンに合わせること。

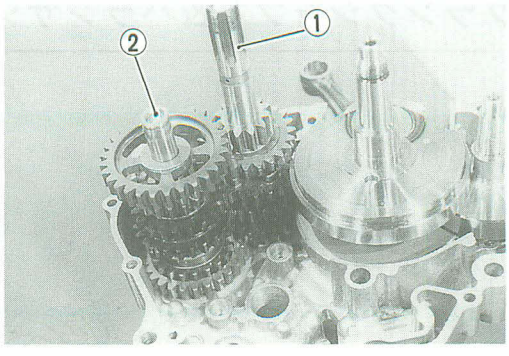


●クランクバランサシャフト③を組み立てる。

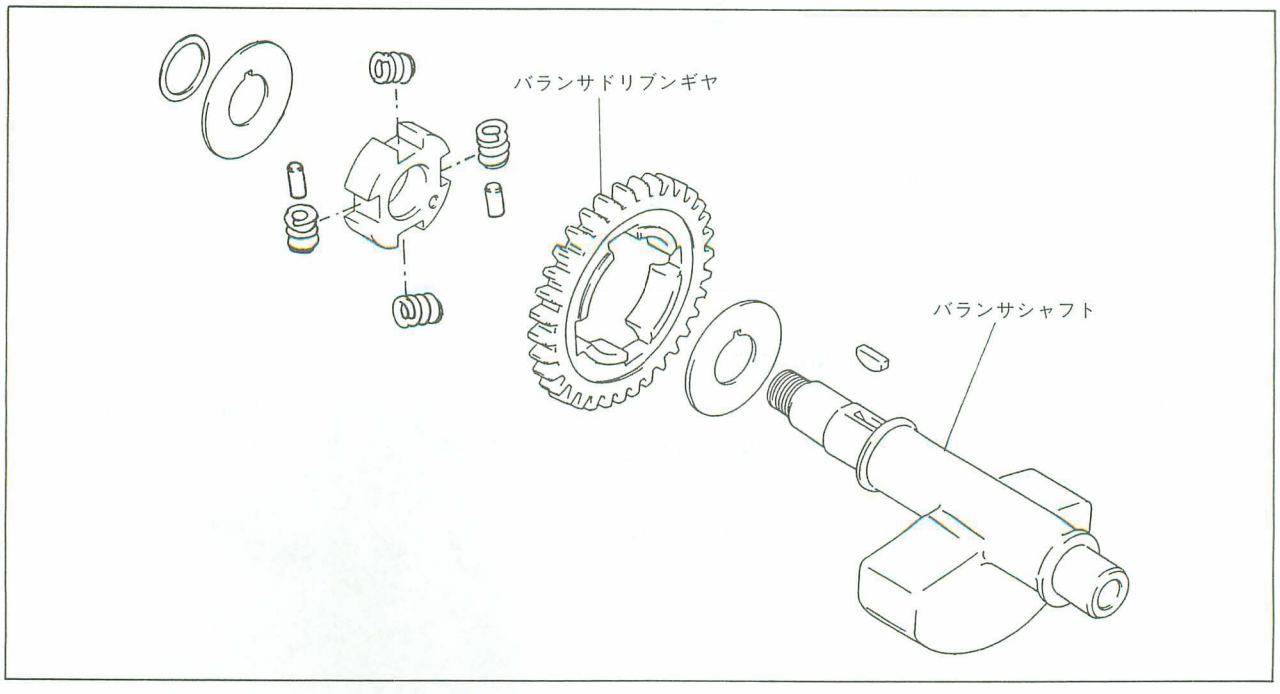


トランスミッション

●カウンタシャフト①とドライブシャフト②アッシのセットでクランクケースに組み立てる。

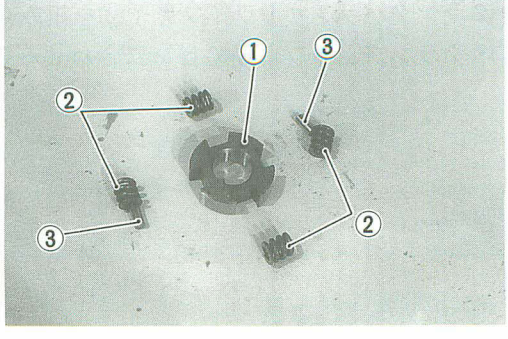


クランクバランサギヤ

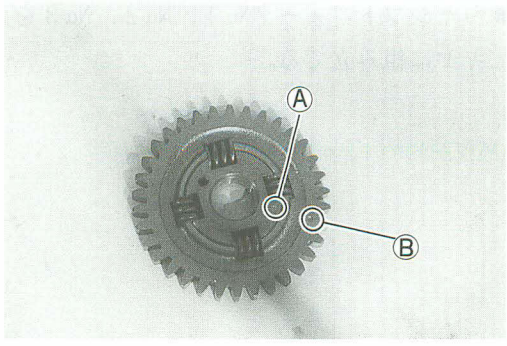


●バランサドリブンギヤインナレースを部組する。

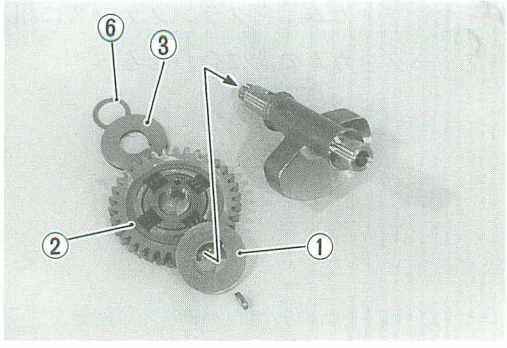
①インナレース
②スプリング
③ピン



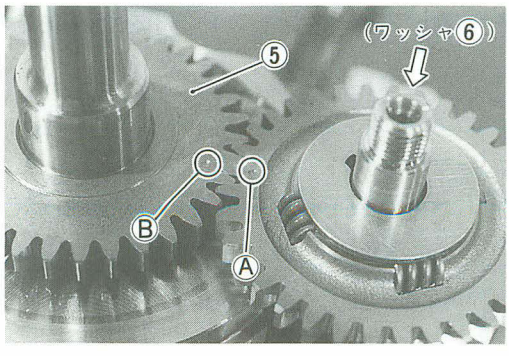
・ドリブンインナレースのポンチマークⒶとバランサドリブンギヤのポンチマークⒷを合わせること。



●ワッシャ①，バランサドリブンギヤアッシ②，ワッシャ③を組み立てる。
・キー溝にキーを合わせて組み立てる。

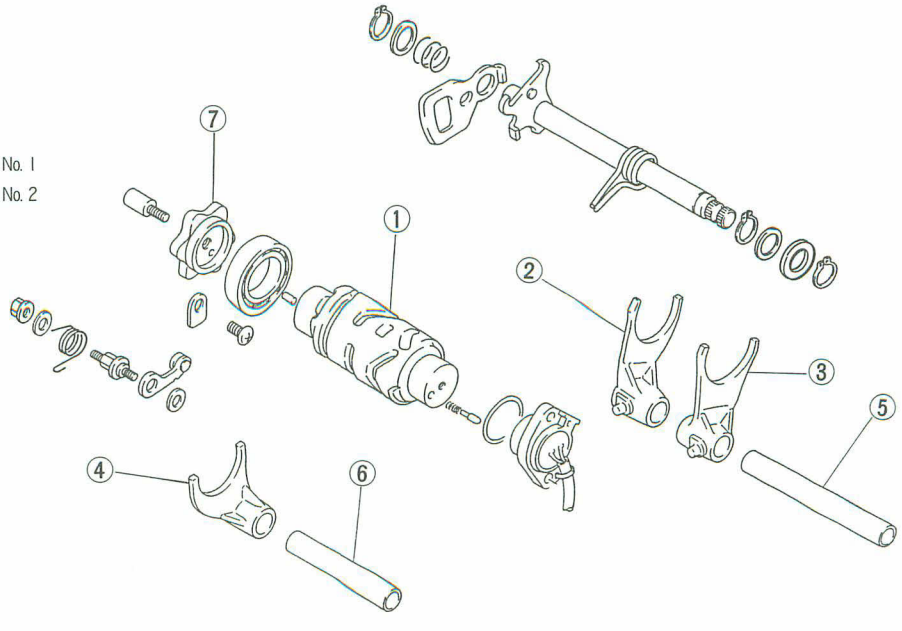


●バランサドリブンギヤのポンチマーク Ⓐ とドライブギヤ⑤のポンチマークⒷを合わせる。
●ワッシャ⑥を組み付ける。

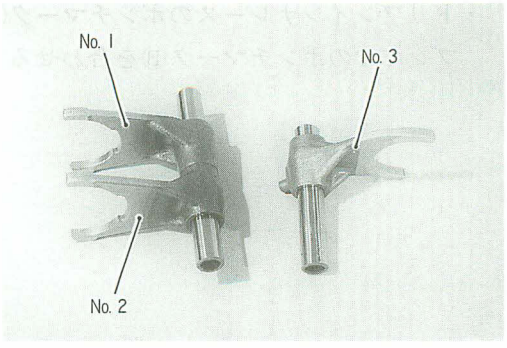


ギヤシフトカム

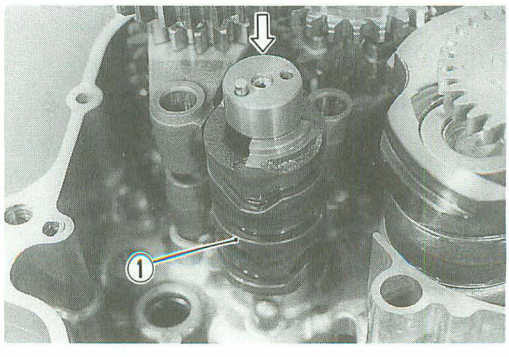
①ギヤシフトカム
②シフトフォークNo. 1
③シフトフォークNo. 2
④シフトフォークNo. 3
⑤シフトフォークシャフトNo. 1
⑥シフトフォークシャフトNo. 2
⑦シフトカムストッパ



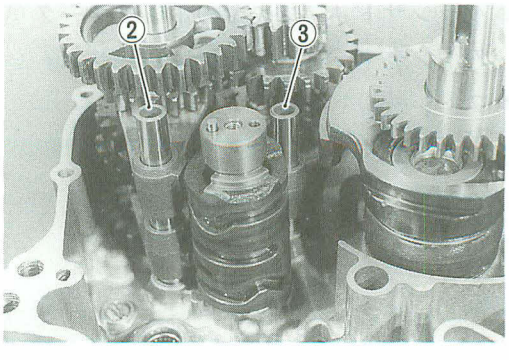
● ギヤシフトフォークNo.1，No.2，No.3をトランスミッションギヤに組み立てる。



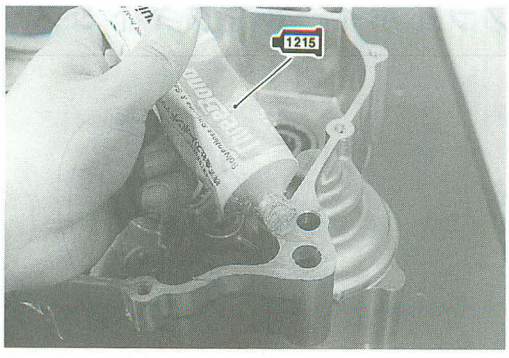
● ギヤシフトカム①をクランクケースに組み立て，ギヤシフトフォークをカムの溝に合わせる。



● シフトフォークシャフト②③を組み立てる。



クランクケースの締め付け



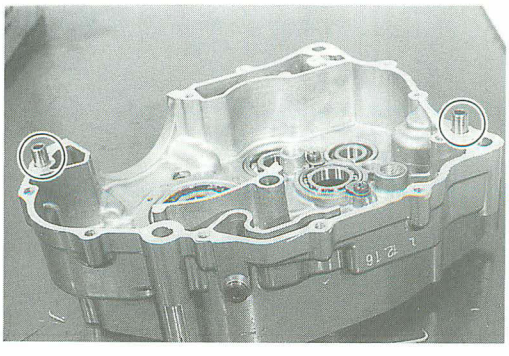
● クランクケース合わせ面にシール剤を塗布する。

1215 スリーボンド〝1215〟

⚠注意

・シール剤は薄く平均に塗布する。
・シール剤塗布面の水分，油分，異物を取り除く。

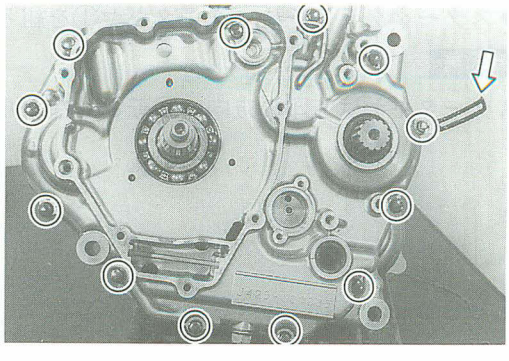
● クランクケースにダウエルピン(位置決めピン)を組み立てる。



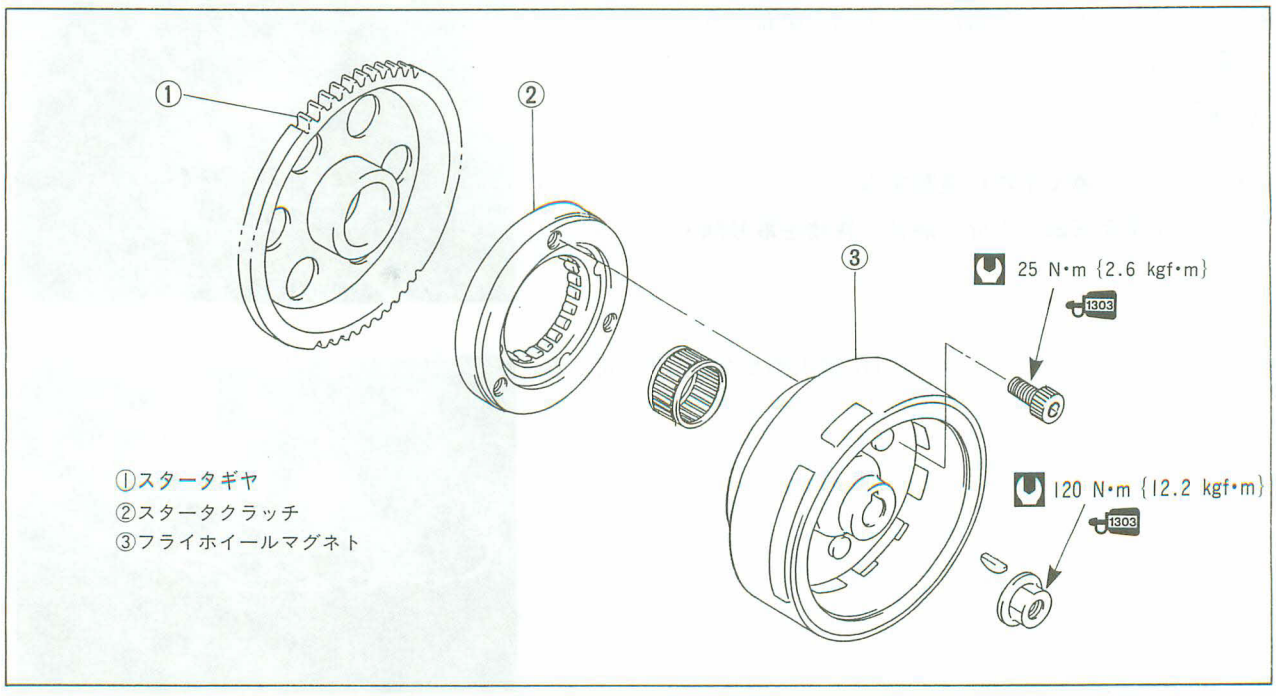
● レフトクランクケースを組み立て締付ボルトを規定トルクで締め付ける。

● 締付ボルトは対角線に均等に締めること。

クランクケースボルト：11 N·m {1.1 kgf·m}



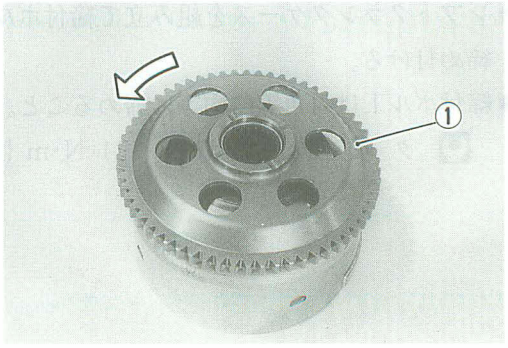
フライホイールマグネト＆スタータクラッチ



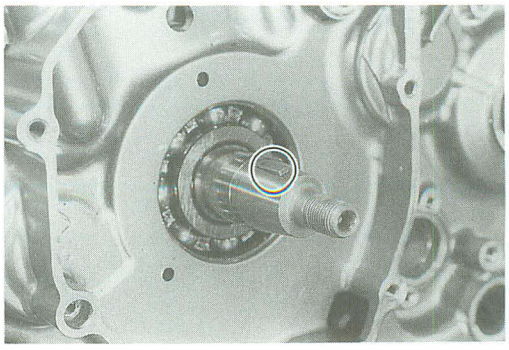
●スタータクラッチにスタータギヤ①を組み立てる。

参　考

スタータギヤは矢印の方向に回転させながら組み立てる。



●キーを組み立てる。



●ジェネレータロータとクランクシャフトの接触面（テーパー部）はトルクレンチ等で脱脂すること。

●ジェネレータロータアッシを組み立てる。

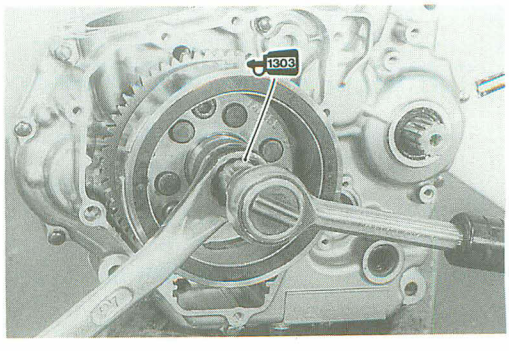
・ジェネレータロータのキー溝をキーに合わせること。

●ジェネレータロータに27㎜のメガネレンチを掛けて回り止めを行なう。

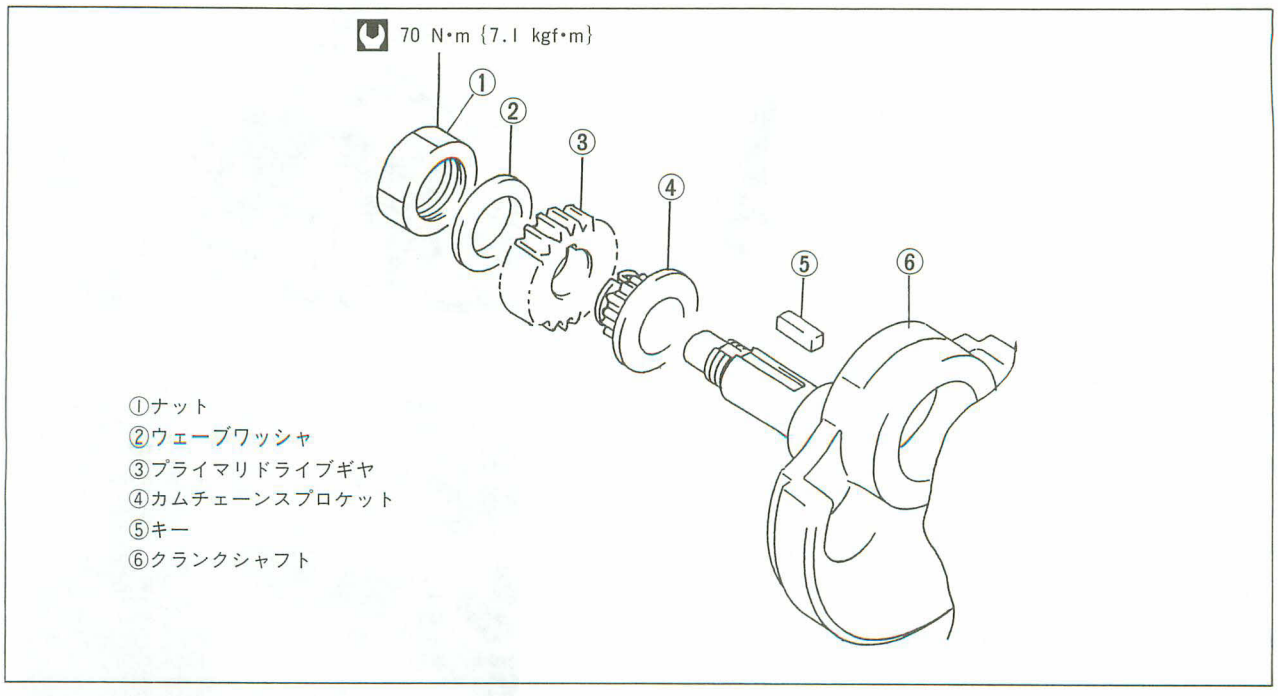
●ナットにネジロックを塗布して規定トルクで締め付ける。

1303 ネジロックスリーボンド〝1303〟

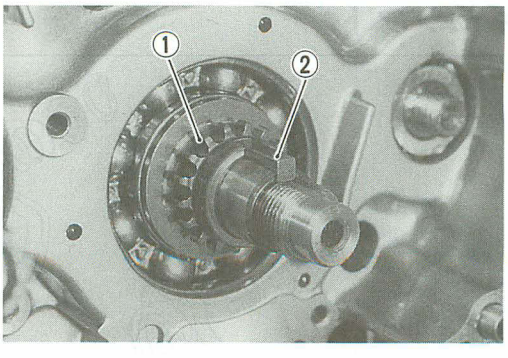
ジェネレータロータナット：120 N·m {12.2 kgf·m}

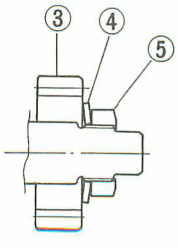


プライマリドライブギヤ

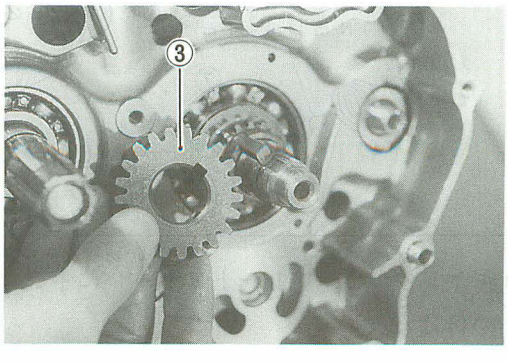


● カムチェーンスプロケット①を組み立てる。
● ドライブギヤキー②を組み立てる。





● ドライブギヤ③を組み立てる。
● ウェーブワッシャ④を組み立てる。
● ドライブギヤナット⑤を組み立てる。

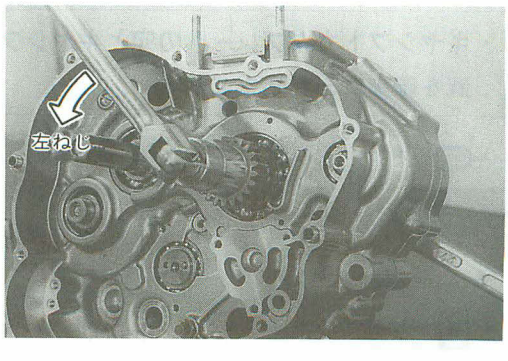


⚠注意

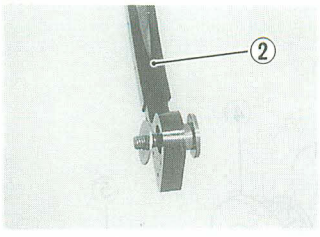
・ドライブギヤナットは左ねじです。
・ウェーブワッシャは向きに注意して組み立てること。

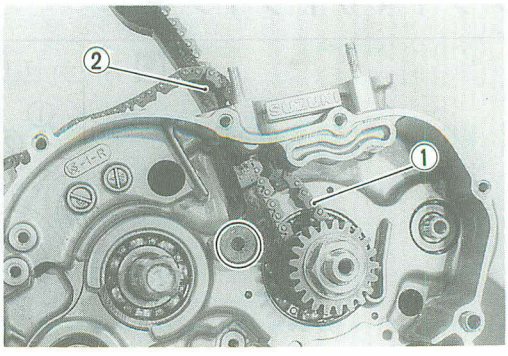
● ジェネレータロータに27㎜のメガネレンチを掛けてクランクの回り止めを行なう。
● プライマリドライブギヤナットを締め付ける。

プライマリドライブギヤナット
：70 N·m {7.1 kgf·m}



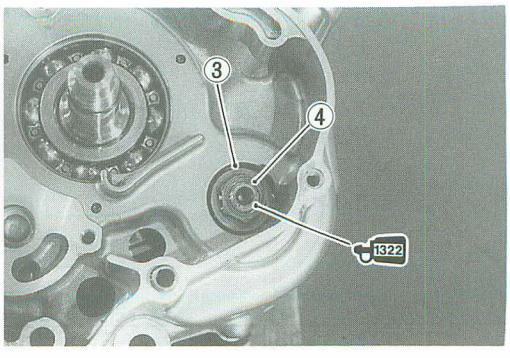
●カムチェーン①を組み付ける。
●カムチェーンテンショナ②を組み立てる。



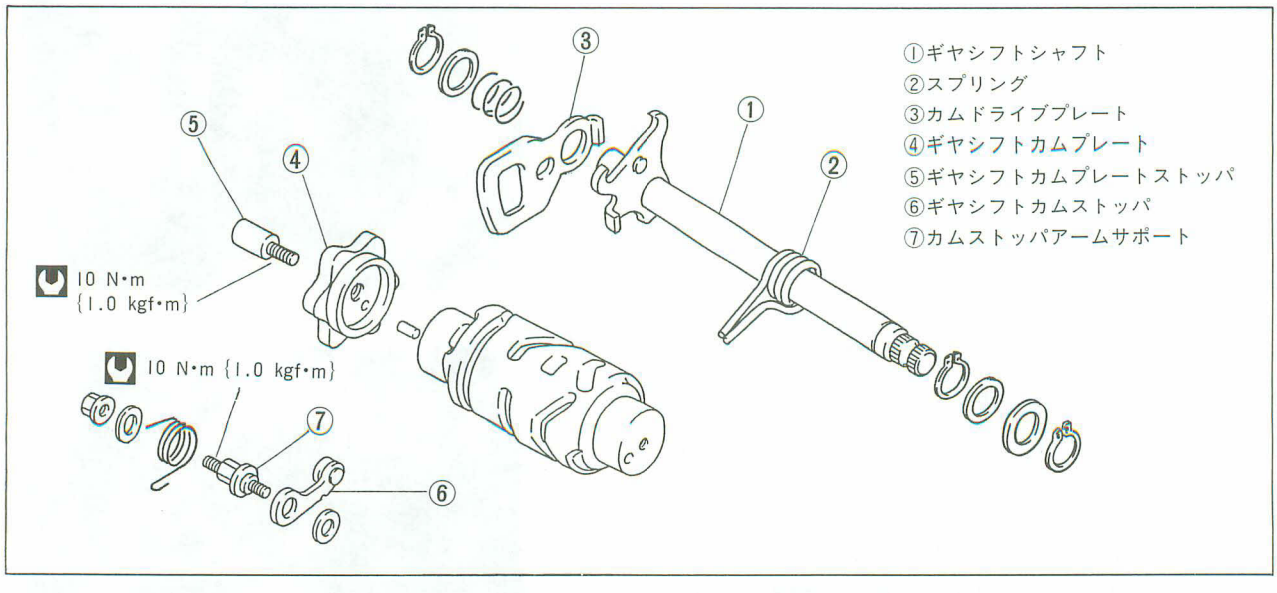


クランクバランサナット

●ワッシャ③，クランクバランサナット④を組み付ける。
●ジェネレータロータに27㎜のメガネレンチを掛けてクランクの回り止めを行ない，クランクバランサナットを締め付ける。
　クランクバランサナット：50 N·m {5.1 kgf·m}
　1322 スリーボンド〝1322〟
●締め付け後，ナット端部をかしめること。



ギヤシフト



●ギヤシフトカムプレートストッパにネジロックを塗布して締め付ける。

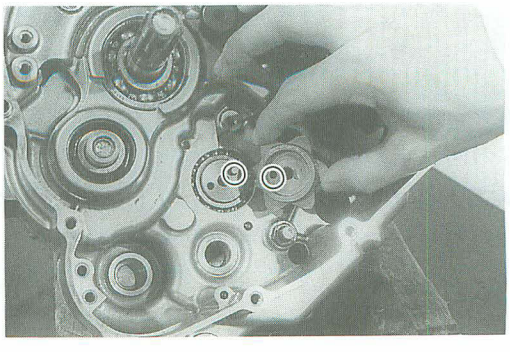
⚠注意

・ギヤシフトカムプレートの穴とギヤシフトカムのピン位置を確実に合わせること。

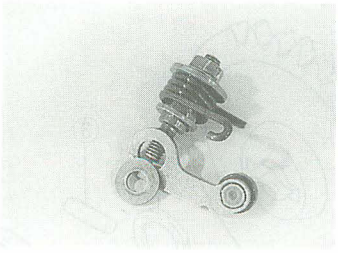
1322 スリーボンド〝1322〟

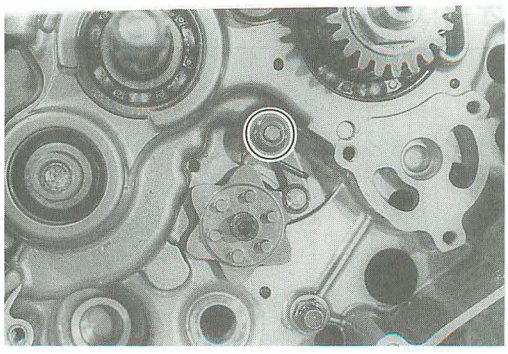
参　考

・ギヤシフトカムをニュートラルスイッチ側から押しながら組み付ける。
　ギヤシフトカムプレートストッパ
　：10 N·m {1.0 kgf·m}

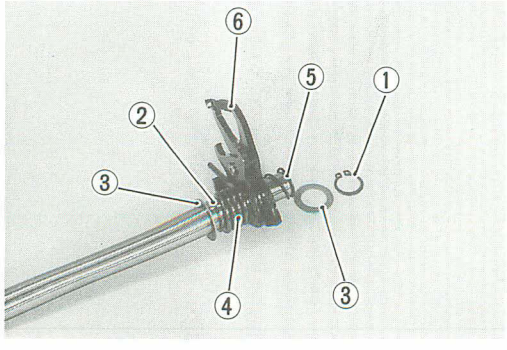


● ギヤシフトカムストッパを組み立てる。
　ギヤシフトカムストッパ：10 N·m {1.0 kgf·m}

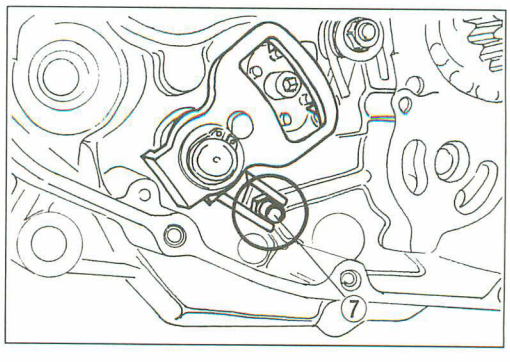




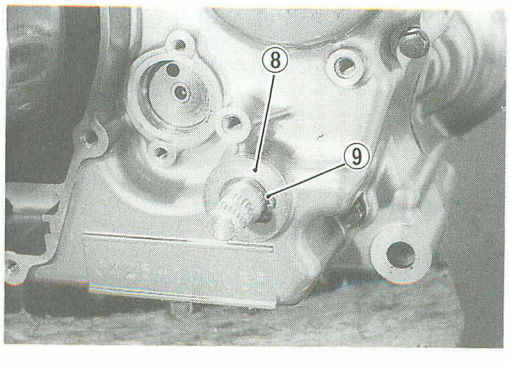
● ギヤシフトシャフトにサークリップ①②，ワッシャ③，シャフトリターンスプリング④，プレートリターンスプリング⑤，カムドライブプレート⑥を組み付ける。



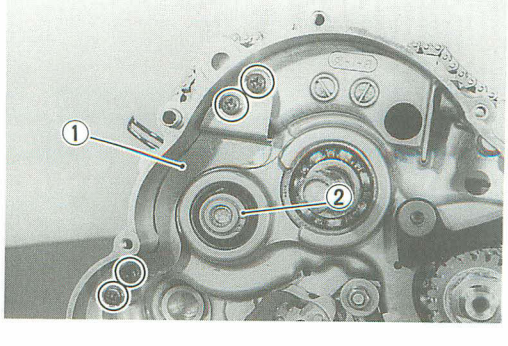
● ギヤシフトシャフトアッシをギヤシフトアームストッパ⑦に合わせて組み付ける。



● ギヤシフトシャフトにワッシャ⑧，サークリップ⑨を取り付ける。

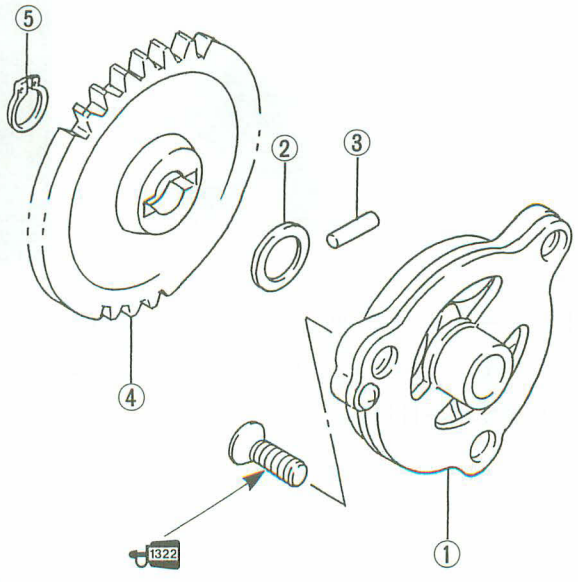


● ブリーザオイルリターンプレート①，サークリップ②を取り付ける。
　1322 スリーボンド〝1322〟

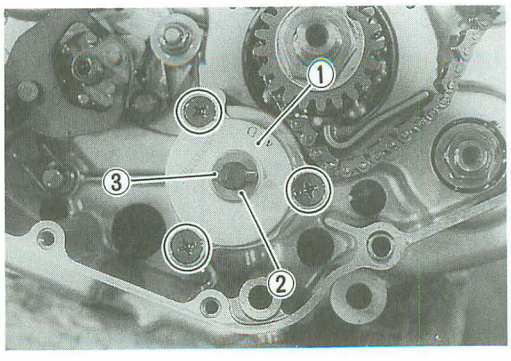


オイルポンプ

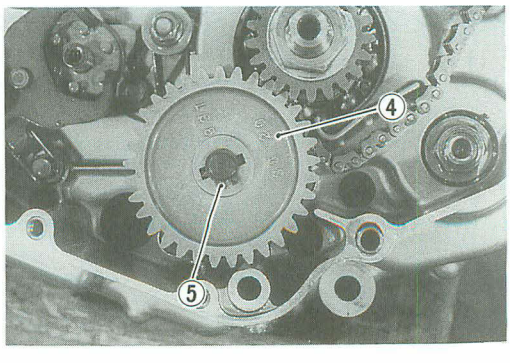
①オイルポンプ
②ワッシャ
③ピン
④オイルポンプギヤ
⑤サークリップ



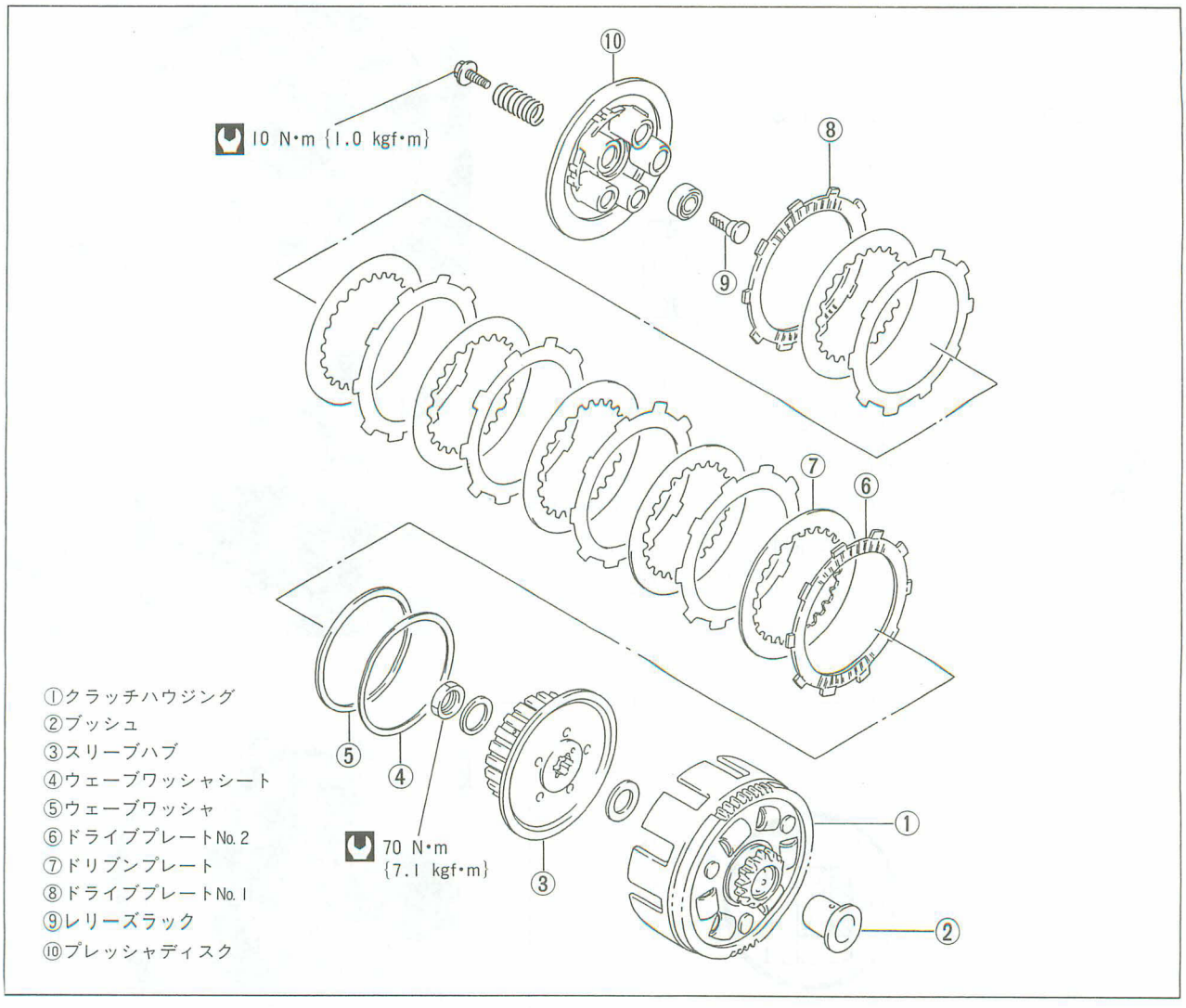
●オイルポンプ①を組み立てる。
●締付ボルトにネジロックを塗布する。
1322 スリーボンド〝1322〟
●ワッシャ②，ピン③を組み立てる。



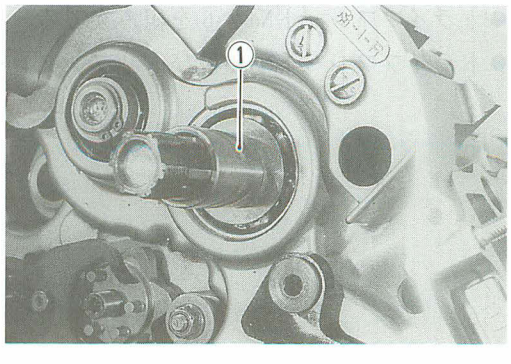
●オイルポンプギヤ④を組み立てる。
●サークリップ⑤を組み立てる。



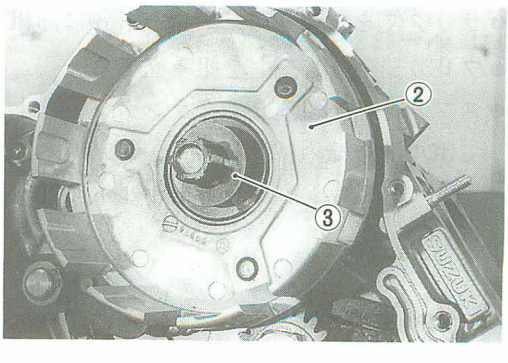
クラッチ



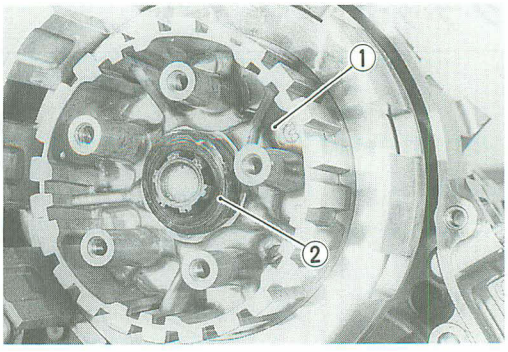
● カウンタシャフトにブッシュ①を組み付ける。



● クラッチハウジング②，ワッシャ③を組み立てる。

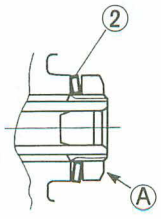


● クラッチスリーブハブ①及びウェーブワッシャ②を組み立てる。



⚠注意

ウェーブワッシャの向きに注意すること。

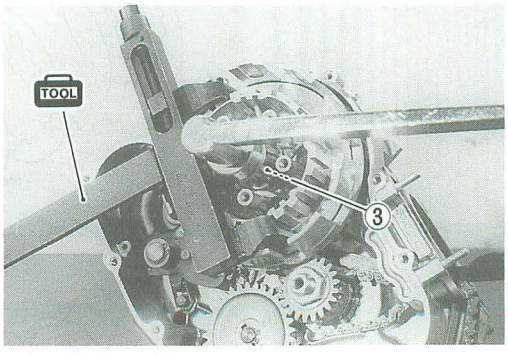


● クラッチスリーブハブナット③の締付けは，特殊工具を用いてスリーブハブの回り止めをしてから規定トルクで締める。

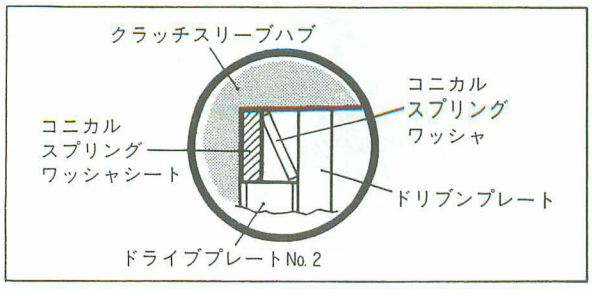
TOOL クラッチホルダ：09920－53740

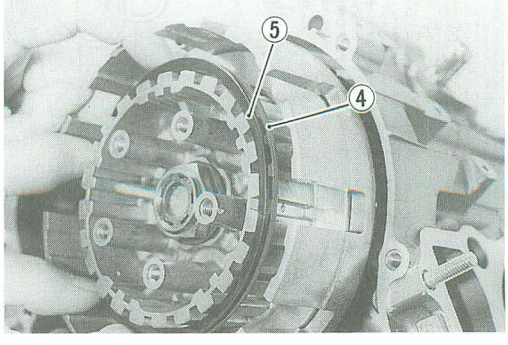
クラッチスリーブハブナット：6.9 N·m {7.0 kgf·m}

● クラッチスリーブハブナットは締付後，カウンタシャフトスプラインのへこみに合わせてⒶ部をポンチ等でかしめる。（上図参照）



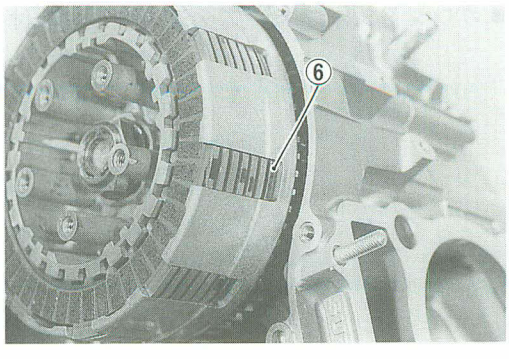
● クラッチスリーブハブにウェーブワッシャシート④，ウェーブワッシャ⑤を組み立てる。





● ドライブプレートNo. 2 ⑥を組み立てる。

● ドライブプレートNo. 1 及びドリブンプレートを組み立てる。

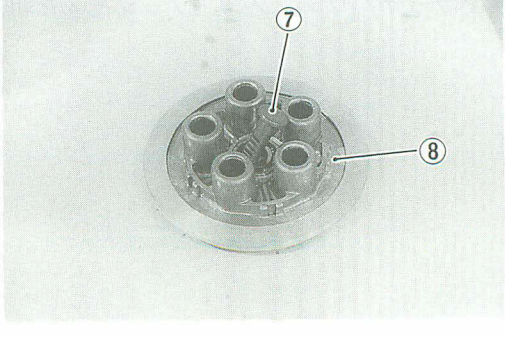


● ラック⑦をプレッシャプレート⑧に部組する。

● プレッシャプレートを組み立てる。

● スプリングを組み立てクランクシャフトの回り止めを行なってボルトを締め付ける。

プレッシャプレートボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

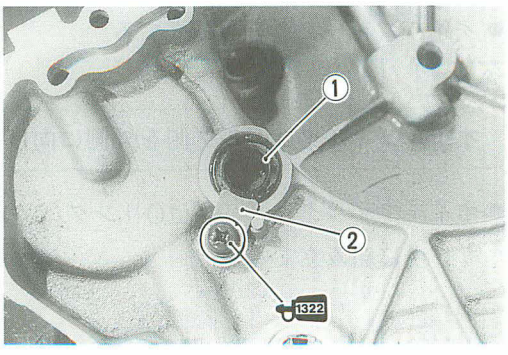


クラッチカバー

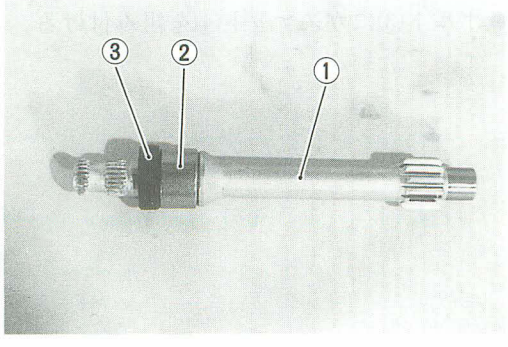
●クラッチカバーにオイルシール①，リテーナ②を組み立てる。

●リテーナスクリュにネジロックを塗布する。

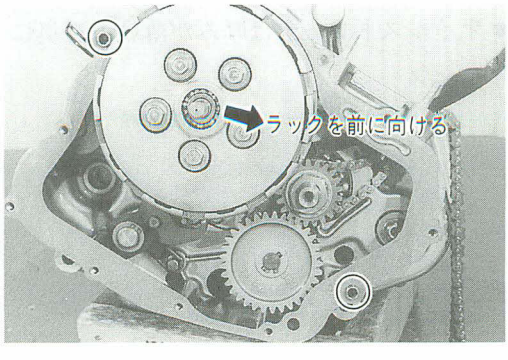
1322 ネジロック〝1322〟



●クラッチレリーズピニオン①を組み立て，ベアリング②，オイルシール③を取り付ける。



●クランクケース側にダウエルピン（ノックピン）及びガスケットを組み付け，ラックの向きをピニオンと合わせる。

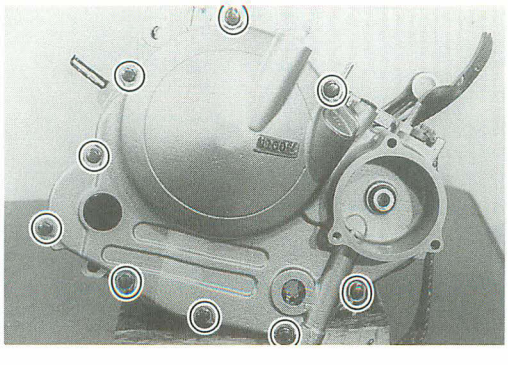


●クラッチカバーを締め付ける。

クラッチカバーボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

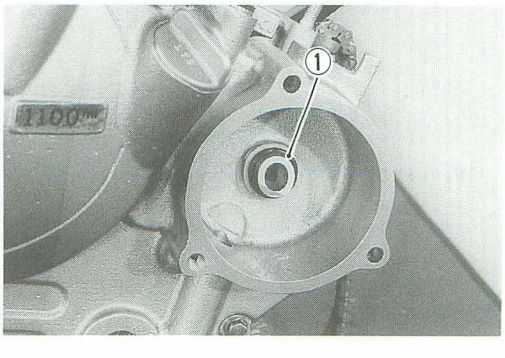
⚠注意

矢印の 2 箇所にはガスケットを組み立てること。



オイルフィルタ

●オイルフィルタOリング①を組み立てる。

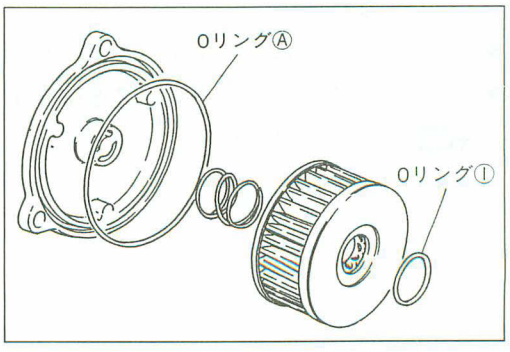


●オイルフィルタ②を組み立てる。

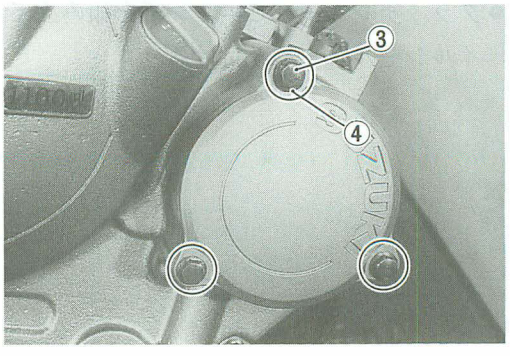
⚠注意

オイルフィルタはバルブ側を外側に向けて組み立てること。

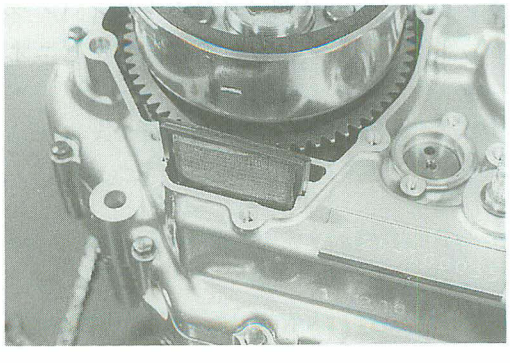
●オイルフィルタキャップはOリングⒶを取り付けてクラッチカバーに組み立てる。

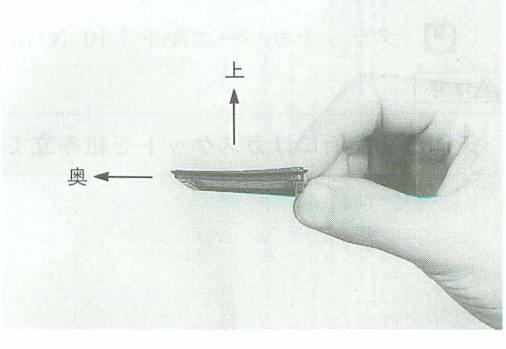


●ボルト③にガスケット④を組み付ける。

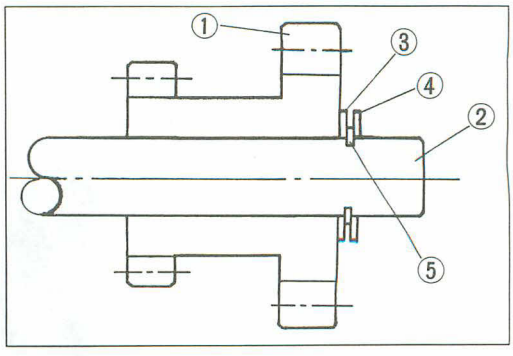


●オイルストレーナは厚みが薄い方を奥にして組み立てる。





マグネト，スタータモータ



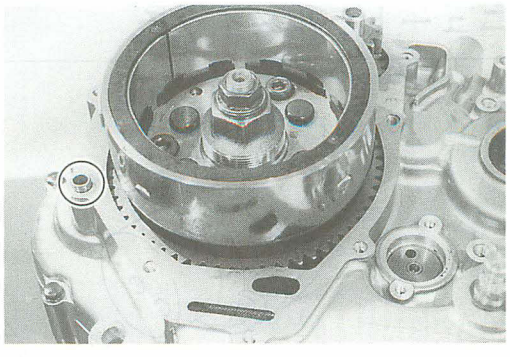
●スタータアイドルギヤNo.2①及びギヤピン②，ワッシャ③④，サークリップ⑤を組み立てる。

⚠注意

- ギヤピンはサークリップ側を奥にして組み立てる。
- スタータクラッチ及びギヤにエンジンオイルを塗布する。

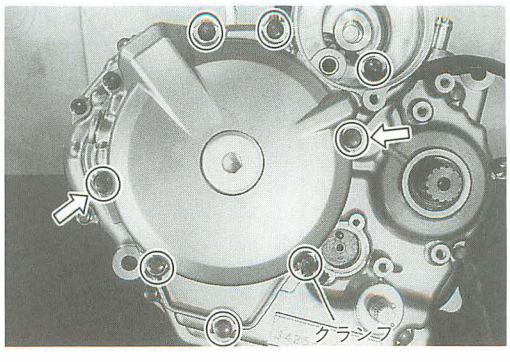
●クランクケース側にダウエルピン（ノックピン）及びガスケットを取り付けてジェネレータカバーを組み立てる。

ジェネレータカバーボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

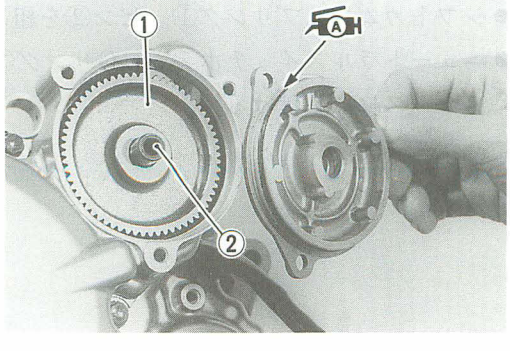


⚠注意

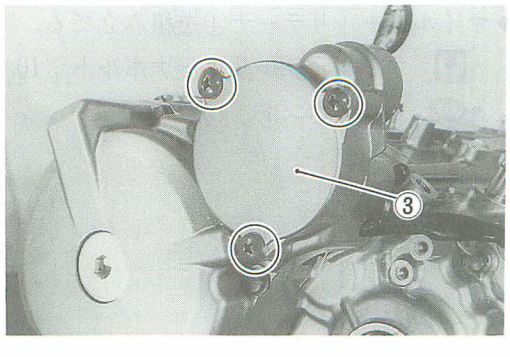
- 矢印の二ケ所にはガスケットを組み付けること。



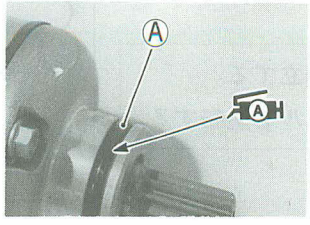
●スタータモータアイドルギヤNo.1①及びギヤピン②を組み付ける。

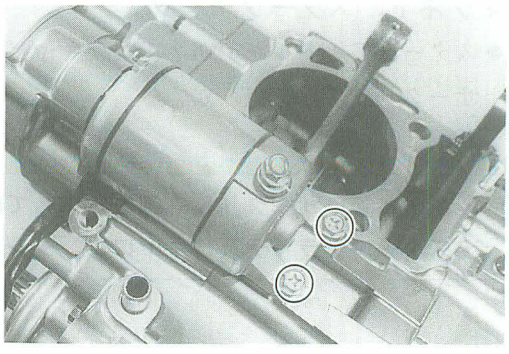


●スタータモータアイドルギヤカバー③を取り付ける。

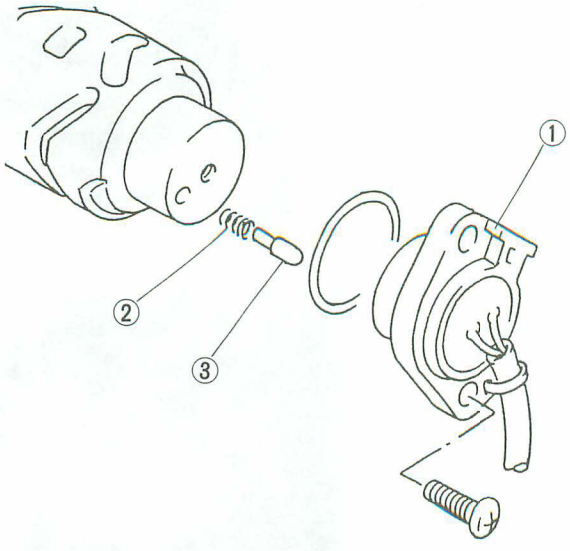


●スタータモータはOリングⒶを組み付けて，クランクケースに組み立てる。
・Oリングにグリスを薄く塗布する。
Ⓐ スズキスーパグリス〝A〟



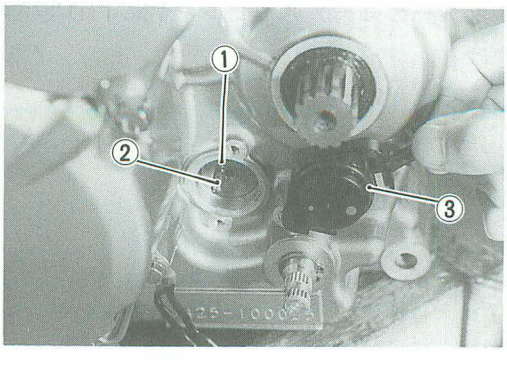


ニュートラルスイッチ

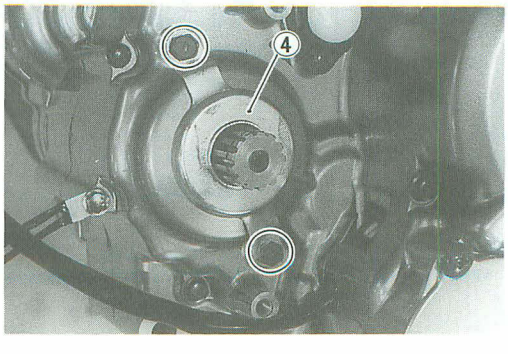


①ニュートラルスイッチ
②スプリング
③ピン

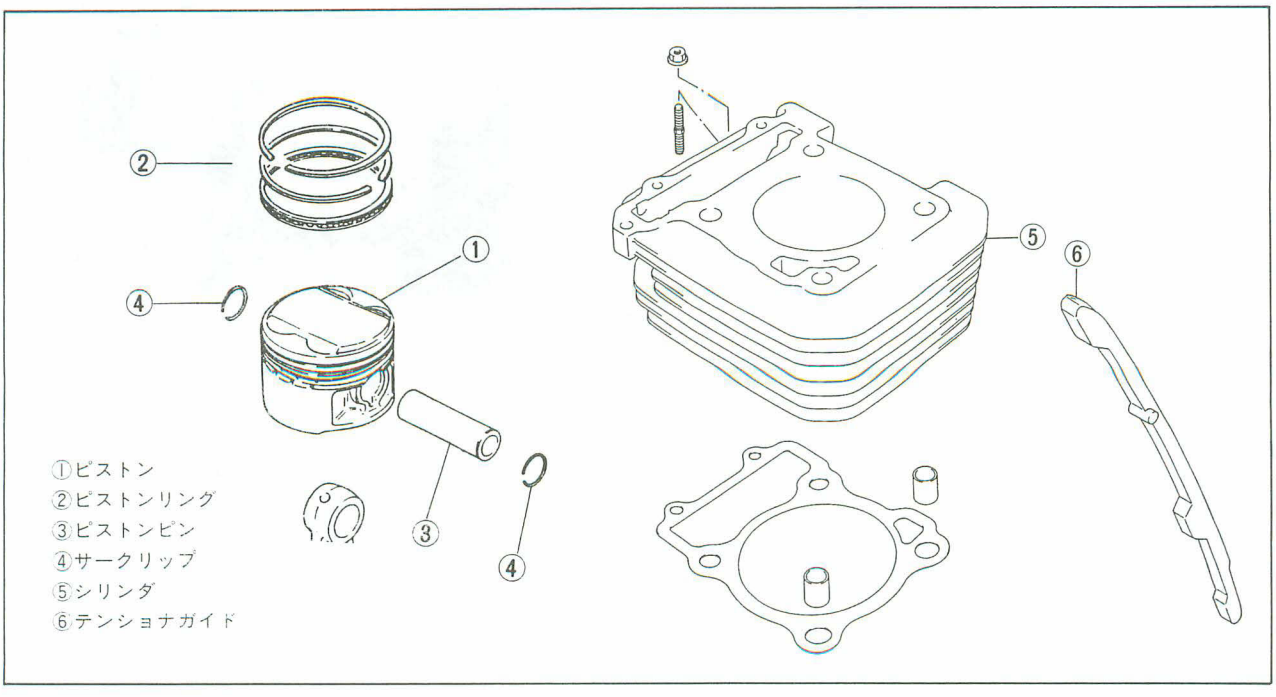
●シフトカムにスプリング①，ピン②を組み立てる。
●ニュートラルスイッチボデーにOリング③を組み立てクランクケースに取り付ける。



●オイルシールリテーナ④を組み立てる。
オイルシールリテーナボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}
1322 スリーボンド〝1322〟

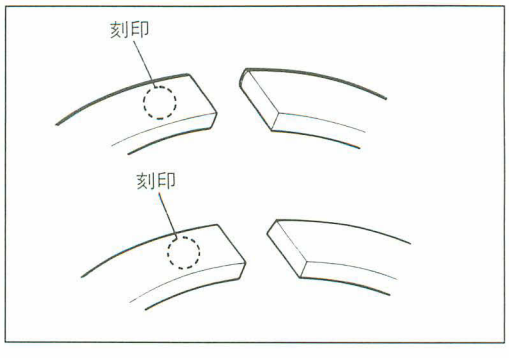


ピストン&シリンダ

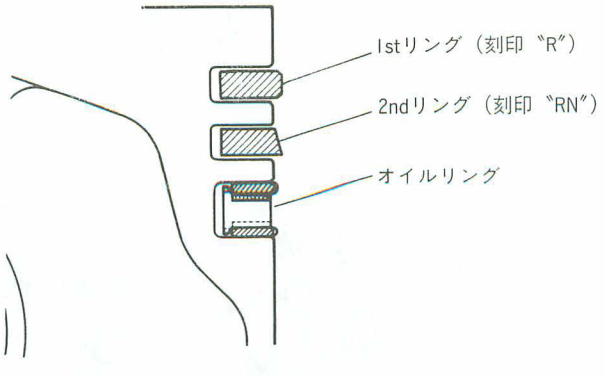


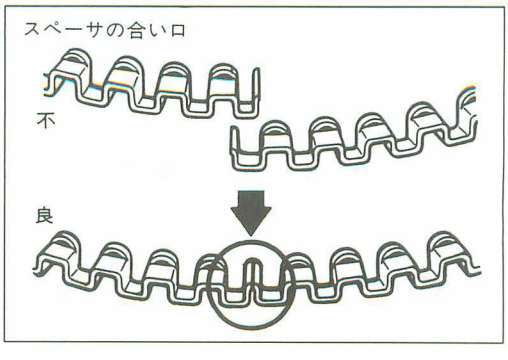
ピストンリング

● ピストンリングの刻印，マークが上面になっているか確認する。



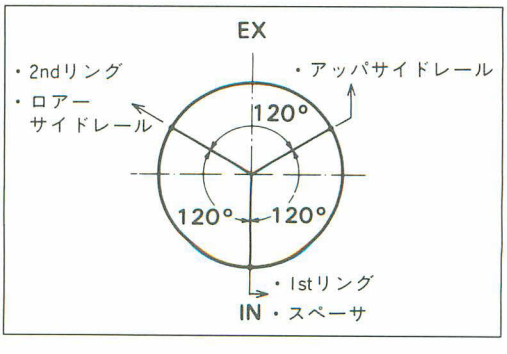
ピストンリングの組立位置





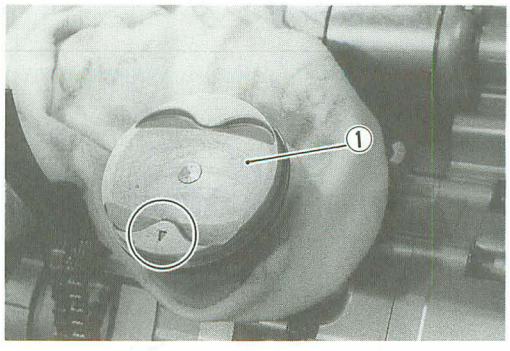
● スペーサの合い口が重なっていないか確認する。

● 各リングの合い口位置をイラストで指示した位置に合っているか確認する。



ピストン

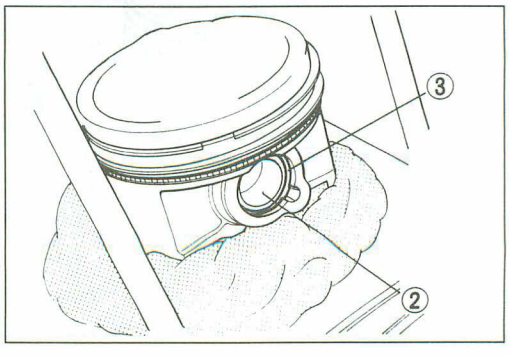
● ピストン①を組み立てる。
　・ピストン頭部の矢印をシリンダの排気側に向ける。



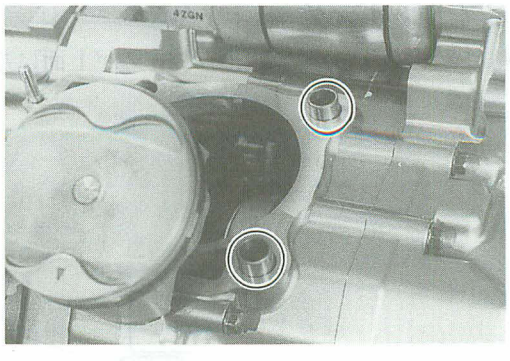
● ピストンピン②の外周にオイルを塗布してピストンとコンロッド小端に差し込む。
● ピストンの下に布等を敷きサークリップ③をセットする。

⚠注意

サークリップは新品を使用すること。



● ダウエルピン（ノックピン）を組み立てる。
● シリンダガスケットを組み立てる。

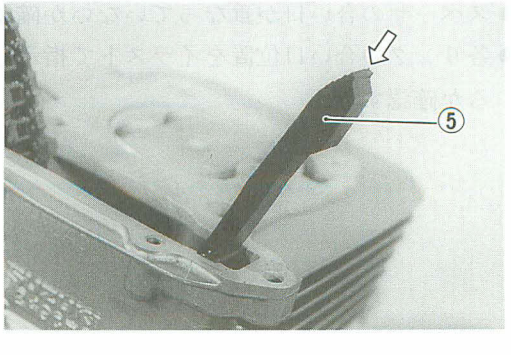


● シリンダの内側及びピストン外周にエンジンオイルを塗布して，シリンダ④を組み立てる。

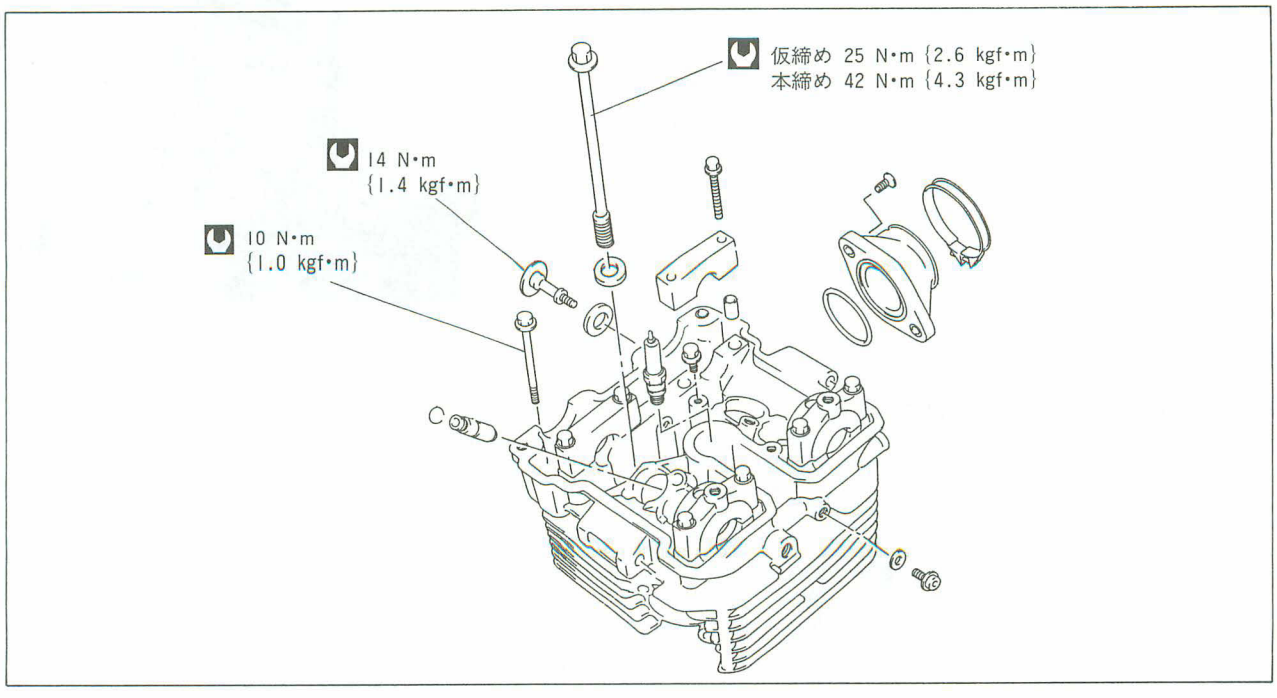
⚠注意

・シリンダを組み付ける際には，ピストンリングを押し込みながらキズを付けないように組む。

● カムチェーンテンショナガイド⑤を組み立てる。



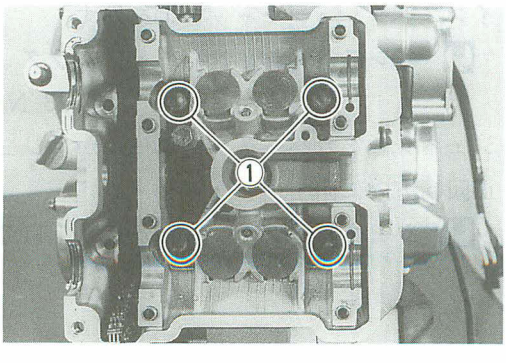
シリンダヘッド

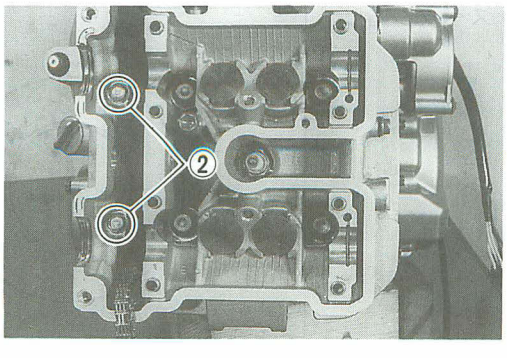


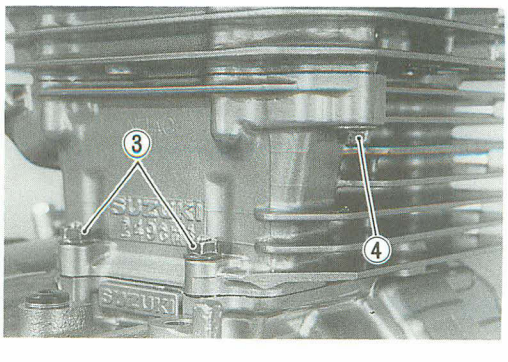
● シリンダにダウエルピン(ノックピン)及びガスケットを組み立てる。

● シリンダヘッドを組み立てる。
● シリンダヘッド締付ボルト①に銅ワッシャを組み立てる。
● シリンダヘッド締付ボルト①は対角線上に均等に締め付ける。
● シリンダヘッド締付ボルト②を締め付ける。
● シリンダ締付ナット③及びボルト④を締め付ける。

No.	位　置	ネジ径	トルク N•m {kgf•m}	備　考
①	シリンダヘッド	M10	仮締め 25 {2.6}	銅ワッシャ
			本締め 42 {4.3}	
②	シリンダヘッド	M6	10 {1.0}	———
③④	シリンダ	M6	10 {1.0}	———

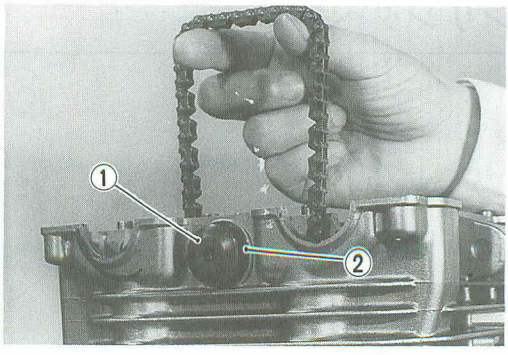






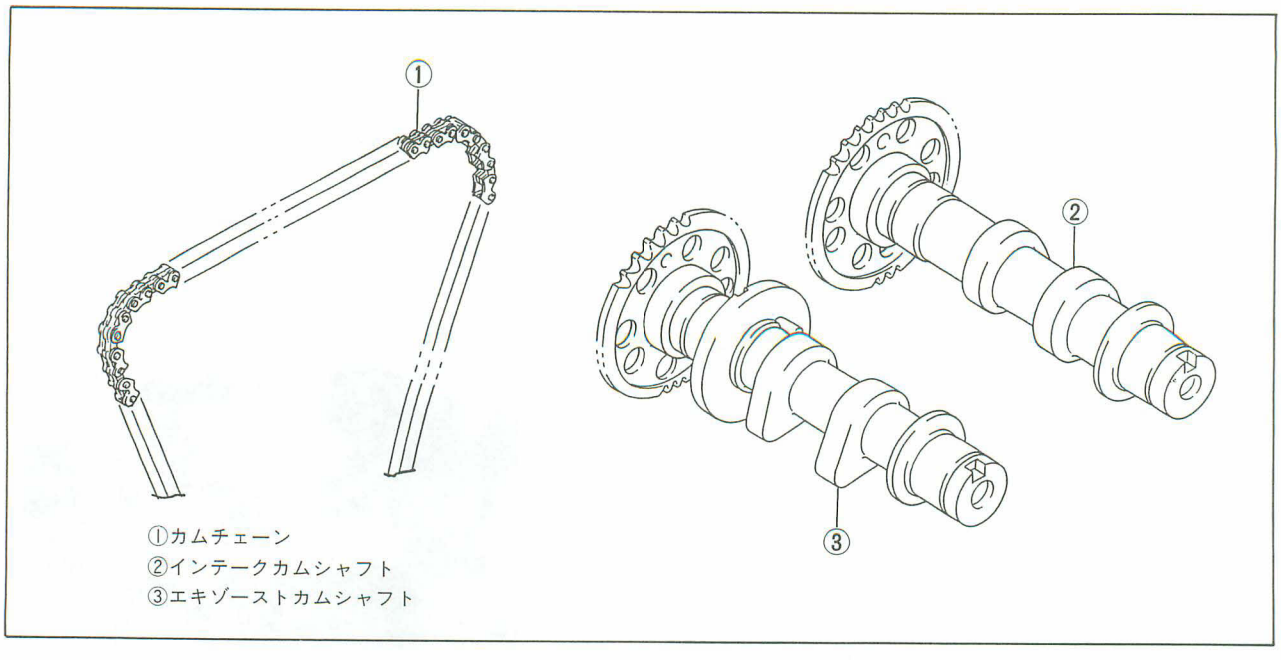
●シリンダヘッドサイドフェイスボルト①及びガスケット②を取り付ける。

シリンダヘッドサイドフェイスボルト
：14 N·m {1.4 kgf·m}



バルブタイミング

カムシャフト＆カムスプロケット

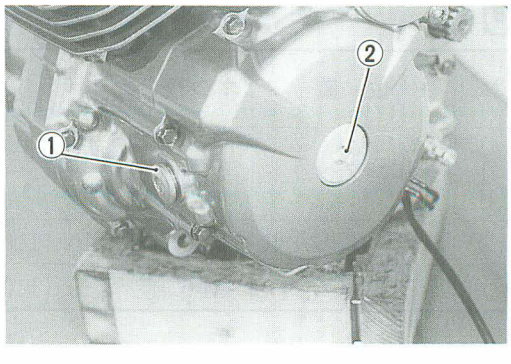


●インスペクションキャップ①を外す。

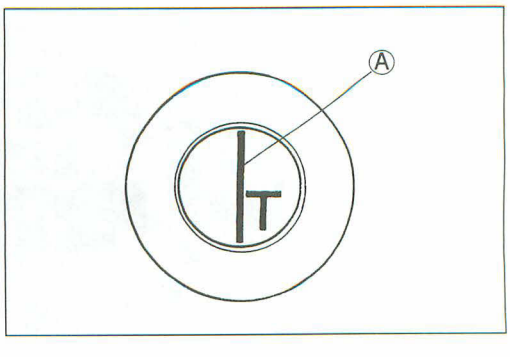
インスペクションキャッププラグ
：23 N·m {2.3 kgf·m}

●ジェネレータカバープラグホールからジェネレータロータを正回転方向に回す。

ジェネレータカバープラグ②：11 N·m {1.1 kgf·m}



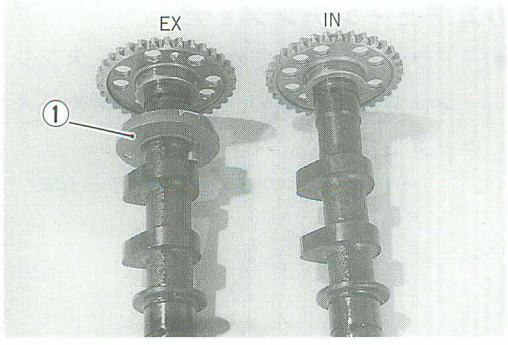
●ジェネレータロータ側面にある刻線Ⓐをインスペクションホールの中心に合わせる。



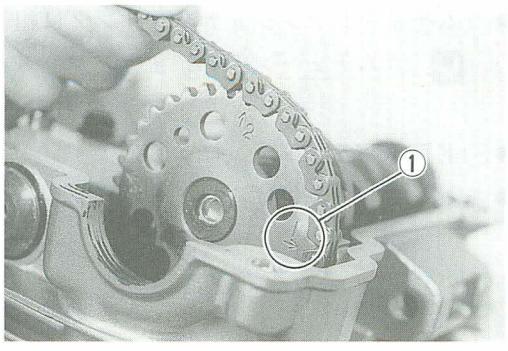
●エキゾーストカムシャフトをカムシャフトジャーナル部に置く。

参　考

オートデコンプ①のもうけてある方がエキゾーストカムシャフトです。



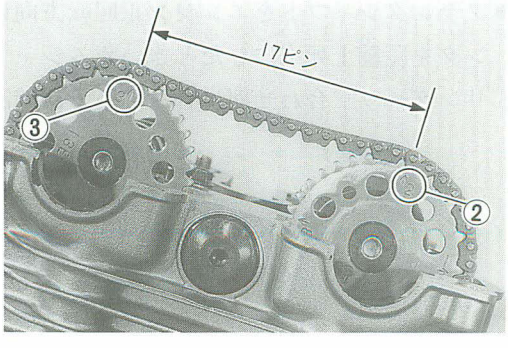
●ジェネレータロータの刻線がインスペクションホールの中心に正しく一致していることを確認し，カムチェーンがたるまないように軽くひっぱる。
●エキゾーストスプロケットの〝1〟の矢印①がシリンダヘッドの合わせ面に一致する状態でカムチェーンをスプロケットにかける。



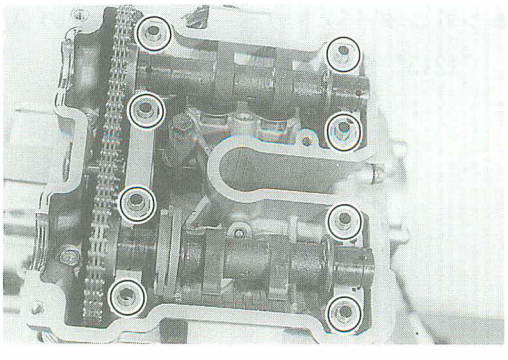
●エキゾーストスプロケットの〝2〟の矢印②の位置から起算して17ピン目にインテークスプロケットの〝3〟の矢印③を合わせる。

⚠注意

カムチェーンはジャーナルホルダやカムチェーンテンショナを締めるまで位置がずれない様に注意すること。



●カムシャフトジャーナル部のノックピンを組み付ける。

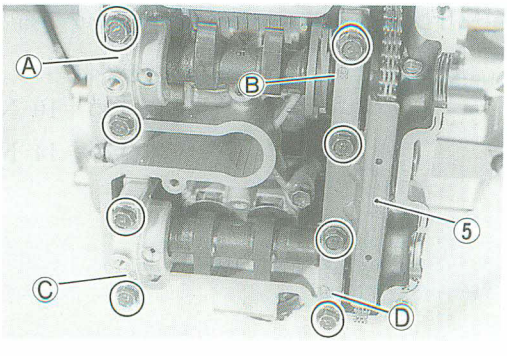


●カムシャフトジャーナルホルダ ⒶⒷⒸⒹ 及びカムチェーンガイド⑤を締め付ける。

⚠注意

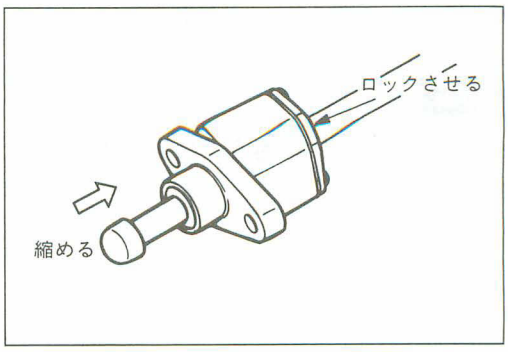
ホルダには浮出文字が表示されているので，図示に従って正しい位置に組み立てること。

カムシャフトジャーナルホルダボルト
：10 N·m {1.0 kgf·m}



カムチェーンテンショナ

●㊀ドライバを用いてカムチェーンテンショナアジャスタのプッシュロッドを縮め，一杯まで締め込んでプッシュロッドをロックしておく。

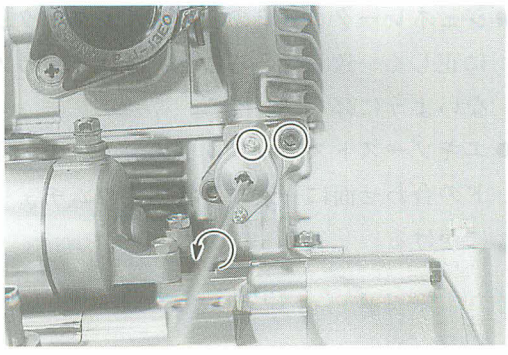


●カムチェーンテンショナをシリンダに組み立てる。

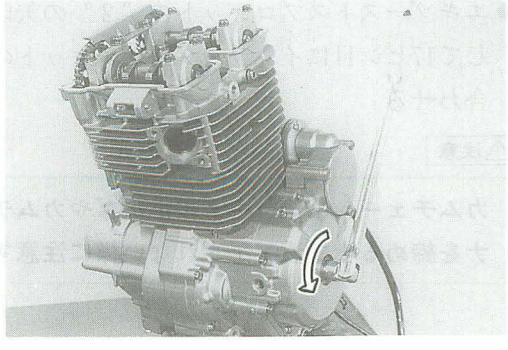
トルク　カムチェーンテンショナアジャスタ締付ボルト
：10 N·m {1.0 kgf·m}

●㊀ドライバでプッシュロッドを戻す。

●キャップを組み付ける。



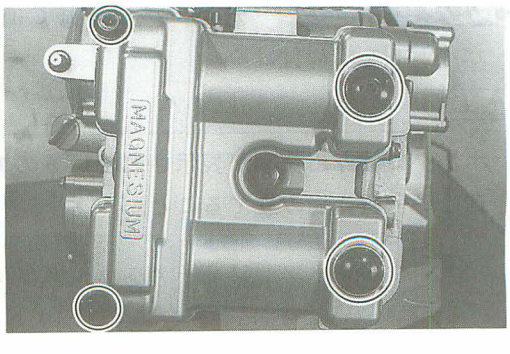
●クランクシャフトをエンジン正回転方向に2回転させ，クランクを圧縮上死点にしたとき，カムシャフト端面の刻線がシリンダヘッド合わせ面に合っているか確認する。



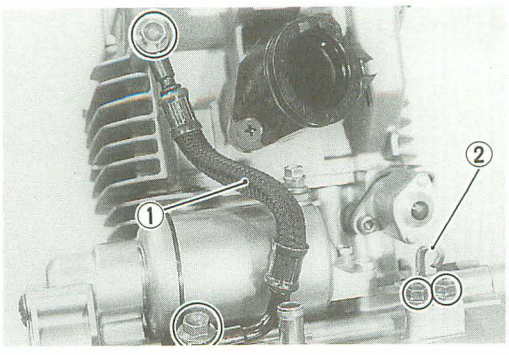
●シリンダヘッドカバーガスケットのⒶ部にスリーボンド〝1215〟を塗布する。

●シリンダヘッドカバーを規定トルクで締め付ける。

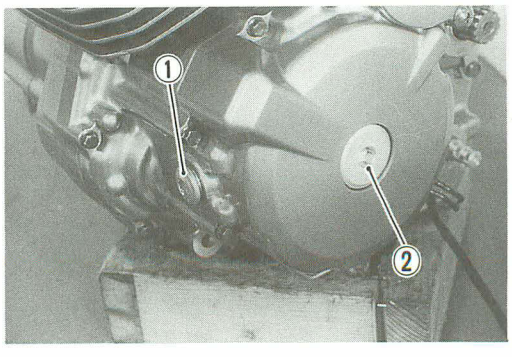
トルク　シリンダヘッドカバーボルト：
仮締め　10 N·m {1.0 kgf·m}
本締め　14 N·m {1.4 kgf·m}



●オイルホース①を規定トルクで締め付ける。
●クラッチケーブルブラケット②を取り付ける。
　オイルホースユニオンボルト：22 N·m {2.2 kgf·m}



●インスペクションキャップ①及びジェネレータカバープラグ②を規定トルクで締め付ける。
　インスペクションキャップ：23 N·m {2.3 kgf·m}
　ジェネレータカバープラグ：11 N·m {1.1 kgf·m}



メ　モ

燃　料　装　置

目　次

フューエルタンクとフューエルコック ―― 5−1
フューエルタンクの取外し …… 5−1
フューエルコックの点検 …… 5−1
キャブレータ ―― 5−2
構造 …… 5−2
諸元 …… 5−3
型式標示位置 …… 5−3
取外しと分解 …… 5−4
点検 …… 5−7
組立てと取付け …… 5−9
調整 …… 5−11

⚠注意

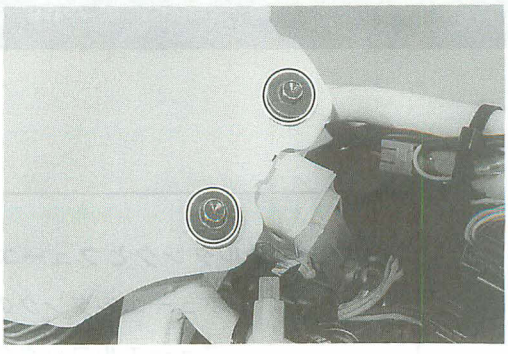
・分解作業時，ガソリンを漏らさないよう注意すること。
・漏れたガソリンはすぐ拭きとること。
・ガソリンの近くで裸火や火花を近づけないこと。
・換気のよいところで作業すること。

⚠注意

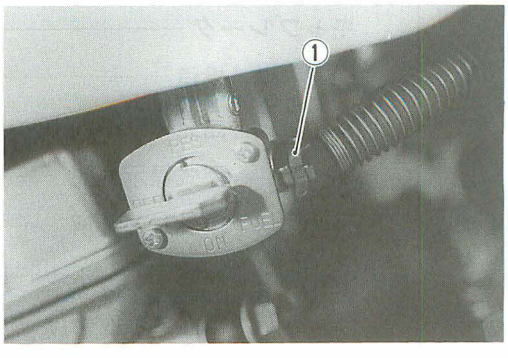
キャブレータを取り外した後，異物の混入を防ぐためシリンダのインテーク部にテーピングをすること。

フューエルタンクとフューエルコック

フューエルタンクの取外し



- フレームカバーを外す。(6-1ページ参照)
- シートを外す。(6-1ページ参照)
- フューエルタンクボルトを外す。

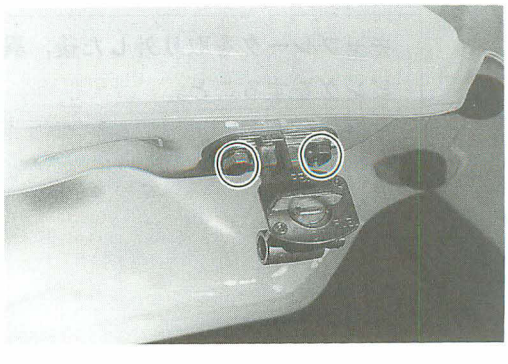


- フューエルコックをOFFにする。
- フューエルホース①を外す。
- フューエルタンクを外す。
- フューエルタンクからガソリンを全て抜く。

⚠注意

・ガソリンをできるだけ漏らさないよう注意すること。
・裸火や火花をガソリンに近づけないこと。
・漏れたガソリンは直ちに拭きとること。
・換気のよい所で作業すること。

フューエルコックの点検



- ボルトを外してフューエルコックを外す。
- フューエルフィルタにゴミ，錆，堆積物が詰まっていないか点検する。もし詰まっている場合は，フューエルホース側からエアガンで清掃する。

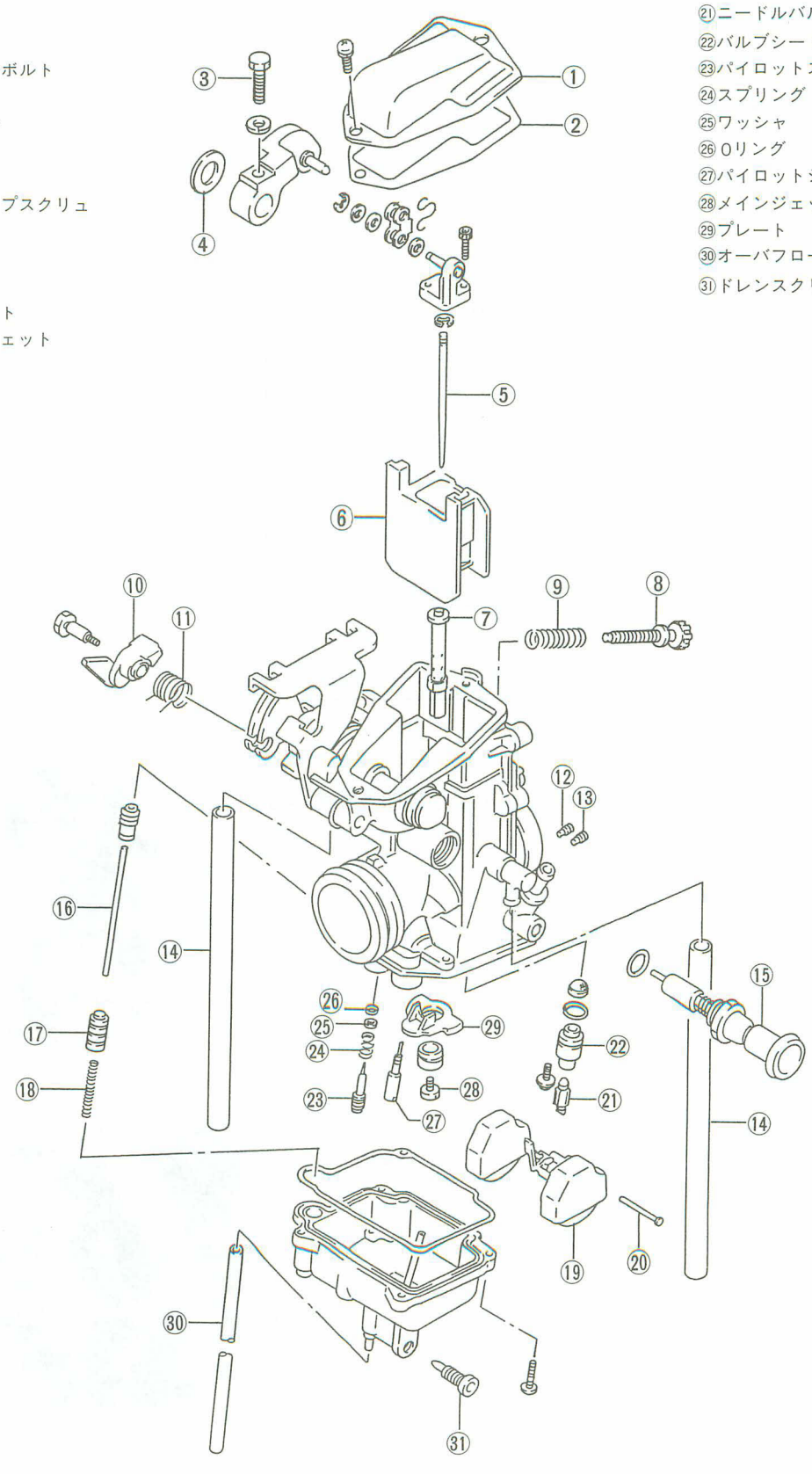
⚠注意

フューエルコックをタンクに取り付けるときは，ガソリン漏れを防止するため，ガスケットを新品に交換すること。

キャブレータ

構造

①トップキャップ
②ガスケット
③スロットルレバーボルト
④パッキン
⑤ジェットニードル
⑥ピストンバルブ
⑦ニードルジェット
⑧スロットルストップスクリュ
⑨スプリング
⑩レバー
⑪スプリング
⑫メインエアジェット
⑬パイロットエアジェット
⑭エアベントホース
⑮プランジャ
⑯ロッド
⑰プランジャ
⑱スプリング
⑲フロート
⑳ピン
㉑ニードルバルブ
㉒バルブシート
㉓パイロットスクリュ
㉔スプリング
㉕ワッシャ
㉖Oリング
㉗パイロットジェット
㉘メインジェット
㉙プレート
㉚オーバフローホース
㉛ドレンスクリュ

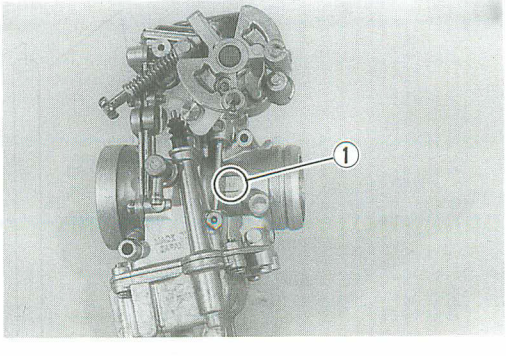


諸元

項　目	諸 元 値
キャブレータ名称	TM28
ボアサイズ	φ28
型式	13E0
アイドル回転数	1500rpm
油面高さ	0 ±0.5mm
メインジェット (M.J.)	#115
メインエアジェット (M.A.J.)	φ2.0
ジェットニードル (J.N.)	6FN84－3
ニードルジェット (N.J.)	P－6 (649)
ピストンバルブ (C.A.)	#1.5
パイロットジェット (P.J.)	#47.5
バイパス (B.P.)	φ0.8
パイロットアウトレット (P.O.)	φ0.6
バルブシート (V.S.)	φ1.8
スタータジェット (G.S.)	#35
パイロットスクリュ (P.S.)	マスタ合わせ(約1 1/8回転戻し)
パイロットエアジェット (P.A.J.)	1.3
スロットルケーブル遊び	2 ～ 4 mm (グリップ回転量)

型式標示位置

個々のキャブレータには右図の位置①に型式が押印されている。

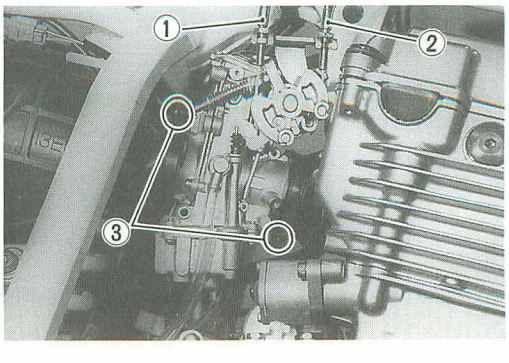


キャブレータの取外し

- ナットをゆるめスロットルケーブル①及び②を外す。
- キャブレータクランプスクリュ③を外す。
- キャブレータを外す。

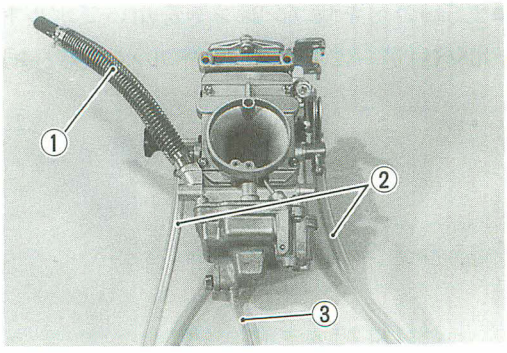
参　考

キャブレータを外すときは，キャブレータを後方に引っ張りながらエンジン側・エアクリーナ側の順で外すとよい。

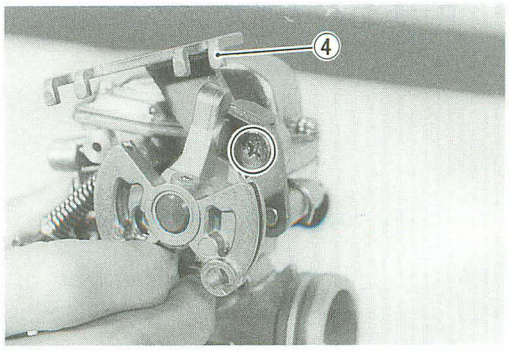


キャブレータの分解

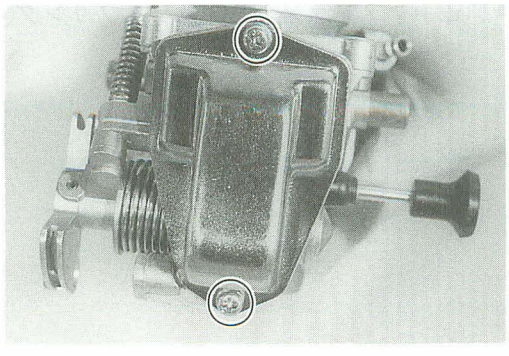
●ホース類を外す。
- フューエルホース①
- エアベントホース②
- オーバフローホース③



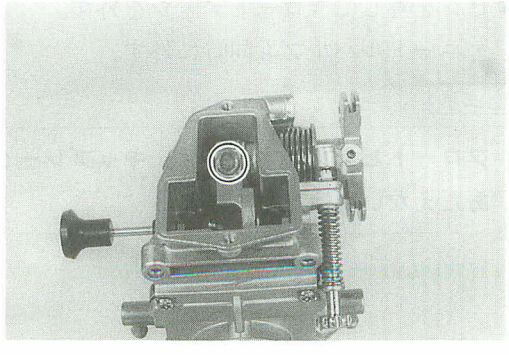
●スロットルケーブルホルダ④を外す。



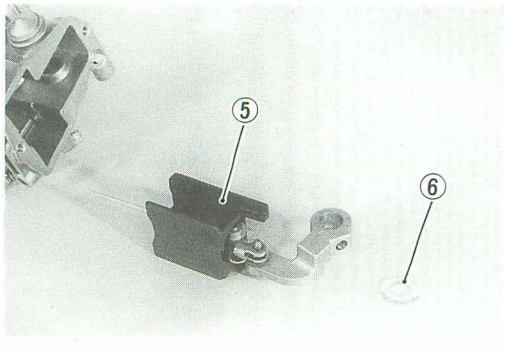
●キャブレータトップキャップを外す。



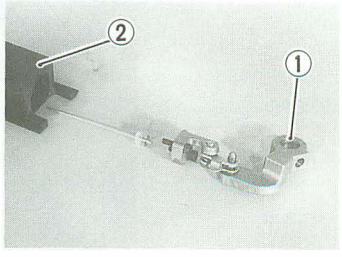
●スロットルレバーシャフトを外す。

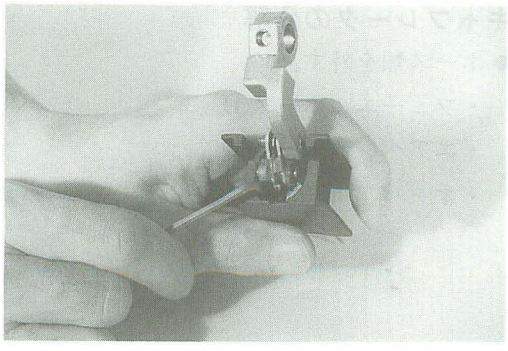


●スロットルバルブアッシ⑤を取り外す。
●パッキン⑥を取り外す。

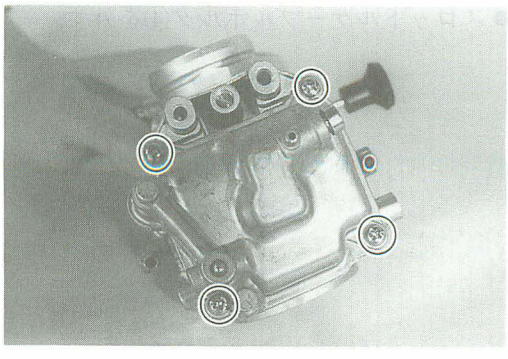


●2.5㎜のヘキサゴンレンチを用いてボルトを外し，スロットルレバーアーム①とスロットルバルブ②を取り外す。

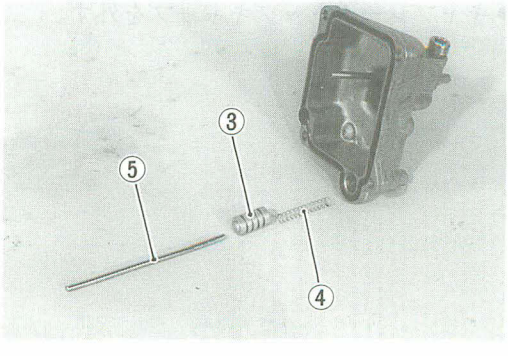




●フロートチャンバボデーを外す。



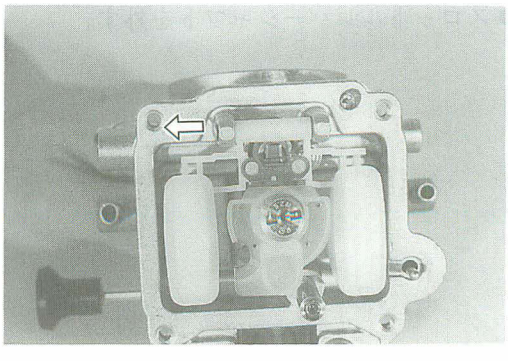
●加速ポンププランジャ③及びスプリング④，ロッド⑤を外す。



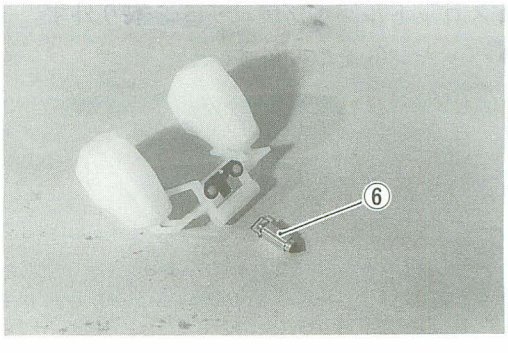
●ピンを外してフロートアッシを外す。
・ニードルバルブも同時に外す。

⚠注意

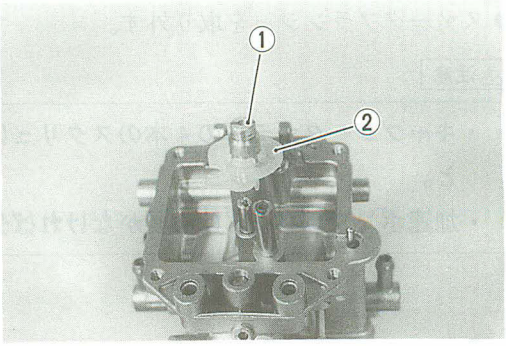
フロートピンを外すときは，キャブレータボデーに損傷をあたえない様注意すること。



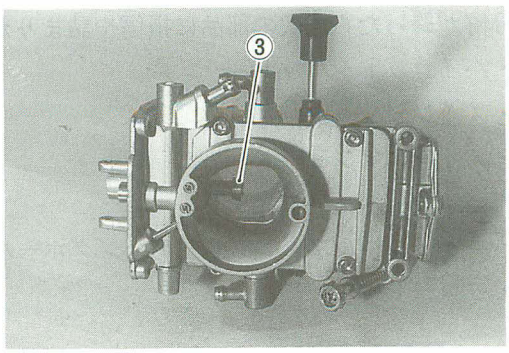
●ニードルバルブ⑥を外す。



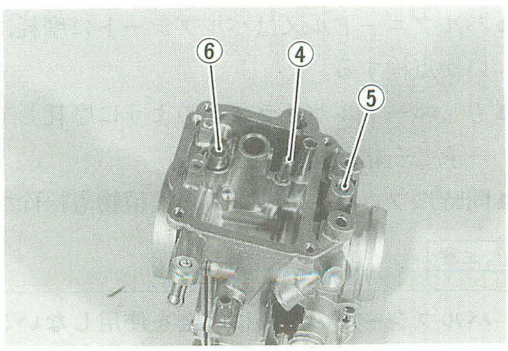
●メインジェット①及びプレート②を外す。



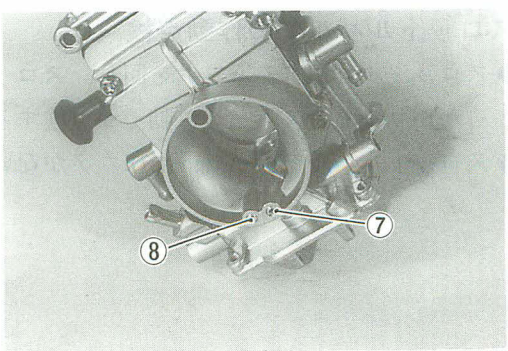
●ニードルジェット③をボアー側から取り外す。



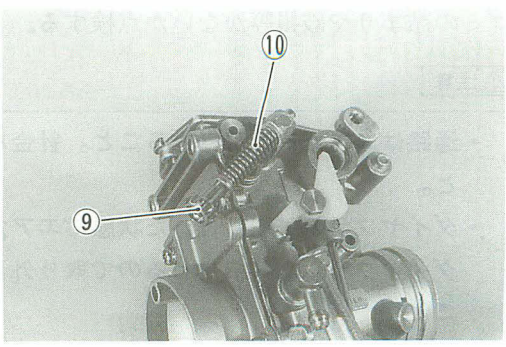
●パイロットジェット④，パイロットスクリュ⑤及びバルブシート⑥を外す。



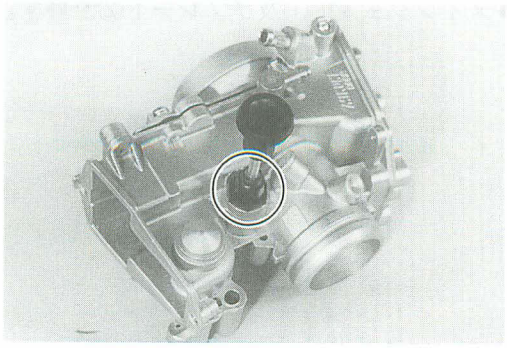
●メインエアジェット⑦及びパイロットエアジェット⑧を外す。



●スロットルストップスクリュ⑨を外す。
・スプリング⑩



●スタータプランジャを取り外す。



⚠注意

・キャブレータボデーの4本のスクリュは取り外さないこと。
・加速ポンプレバー部は必要がなければ分解しないこと。

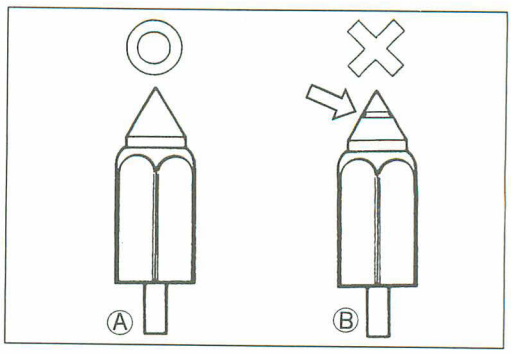
点検

分解が終ったら，次の部品に損傷や詰まりがないかどうか点検する。

・パイロットジェット
・メインジェット
・メインエアジェット
・パイロットエアジェット
・ニードルバルブエアブリーディングホール
・フロート
・ニードルバルブ
・スタータジェット
・ガスケット及びOリング
・スロットルシャフトオイルシール
・パイロットアウトレット及びバイパスホール

ニードルバルブの点検

●バルブニードル又はバルブシートに摩耗，キズ，ゴミ等がないか点検する。
●もしニードルがイラストのように摩耗していたら，バルブシートと一緒に交換する。
●同時にフロートチャンバの堆積物も掃除する。

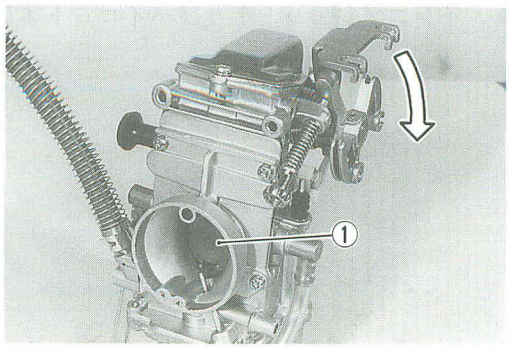


⚠注意

バルブシートの清掃に針金を使用しないこと。

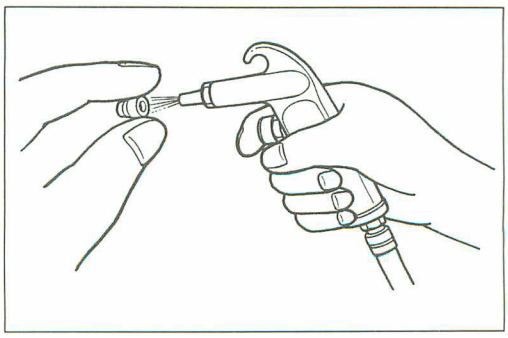
スロットルバルブの作動点検

●スロットルバルブシャフトを回し，スロットルバルブ①がひっかかりなく，スムーズに動くか点検する。
●スロットルバルブシャフト部にガタがないか点検する。



各種通路やジェット類の点検

ゴミの詰まりや破損等がないか点検する。



⚠注意

・通路はエアガンで清掃すること。針金などを通さないこと。
・ダイヤフラムが取り付いた状態でエアガンを使用するとダイヤフラムを破損させるので取り外してから使用すること。

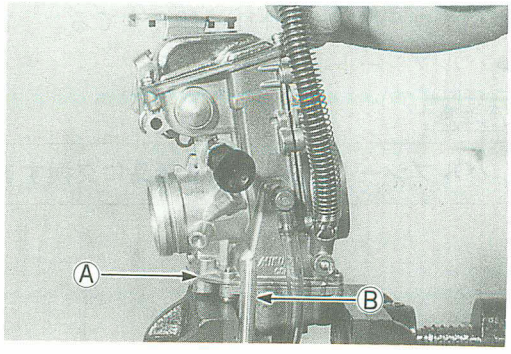
油面高さの点検

● ドレンスクリュを外し，フューエルレベルゲージを取り付ける。

TOOL フューエルレベルゲージ：09913－14541

● キャブレータアッシをバイスに取り付ける。

キャブレータ取付角度	左右水平
	前傾　10°



● フューエルホースに容器を取り付け，ガソリンを入れる。

● フューエルレベルゲージのホース内のエアーを完全に抜く(流し出す)。

● レベルゲージを垂直にし，上から下にレベルゲージをゆっくり下げて，キャブレータボデーの基準点Ⓐにゲージの目盛りを合わせる。

● 油面が安定するまで待つ。

● 再びレベルゲージを少し下げ，ゲージ目盛の 0 点を決める。

● レベルゲージ内の油面が安定するまで待って基準点 Ⓐ から油面までの高さⒷを読む。

油面高さ	0 ±0.5 mm

⚠注意

ガソリンを取り扱う作業なので火の気がなく換気のよい所で行なうこと。

組立て・取付け

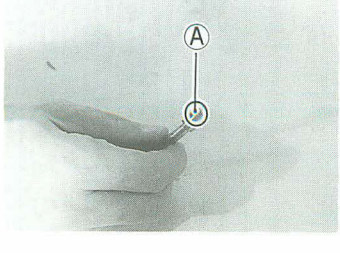
キャブレータの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の箇所は組立時特に注意すること。

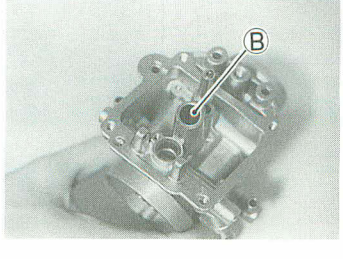
⚠注意

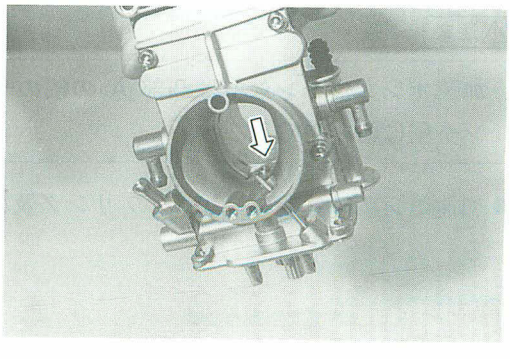
・組み立てる部品の機能を考え注意して組み立てること。
・Oリング，シールは新品に交換すること。

● ニードルジェットを組み立てる。

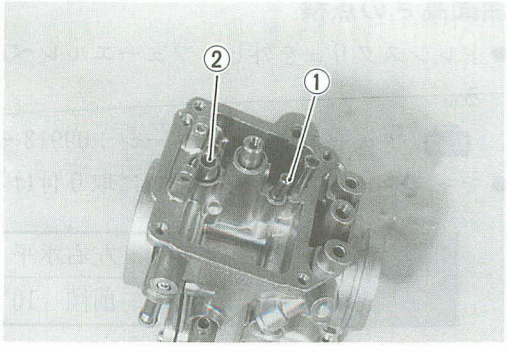
・ニードルジェット位置決め溝 Ⓐ とストッパ Ⓑ とはめ合わせる。







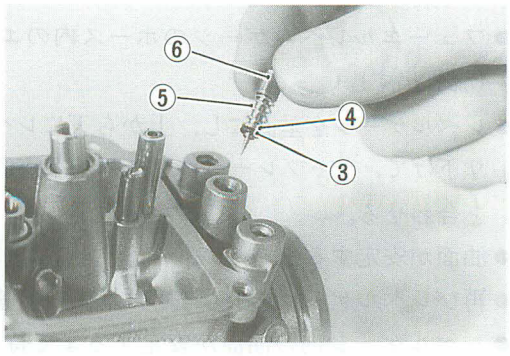
●パイロットジェット①を組み立てる。
●バルブシート②を組み立てる。



⚠注意

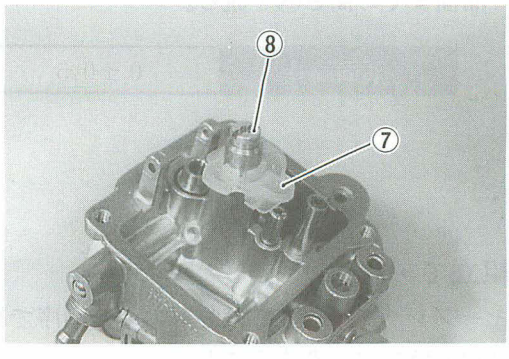
バルブシートのOリングは新品に交換すること。

●パイロットスクリュを組み立てる。
・Oリング③
・ワッシャ④
・スプリング⑤
・アジャスタ⑥
●パイロットスクリュを軽く一杯まで締め込んでから規定量戻す。

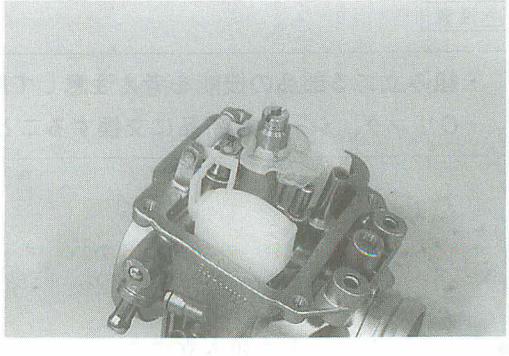


パイロットスクリュ戻し量	1 1/8

●プレート⑦及びメインジェット⑧を組み立てる。



●フロートを組み立てる。

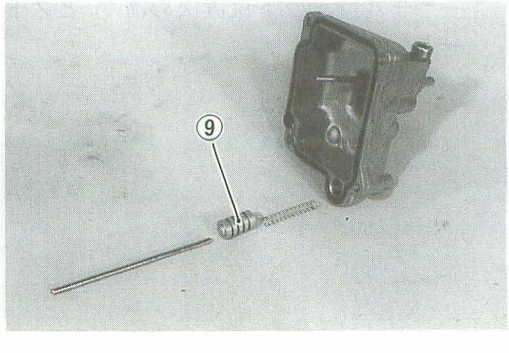


⚠注意

キャブレータボデーに確実にセットすること。

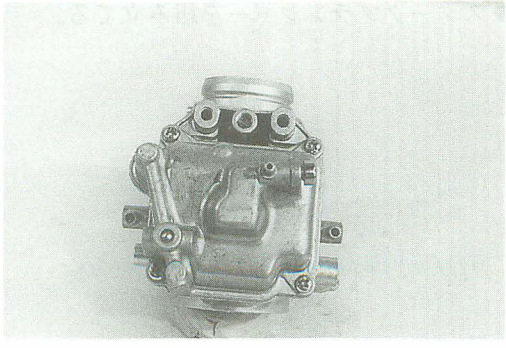
⚠注意

加速ポンププランジャは凸部 Ⓐ の幅のせまい方をスプリング側に組み立てること。



●加速ポンププランジャ⑨，スプリング及びロッドを組み立てる。

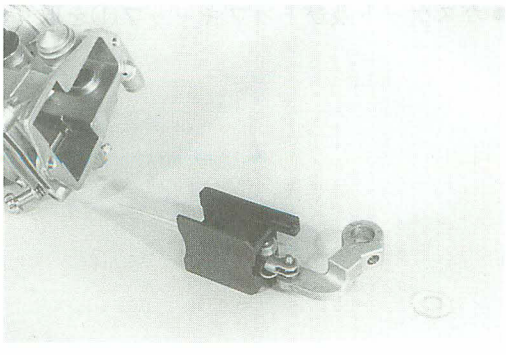
● フロートチャンバボデーを組み立てる。



● スロットルバルブアッシ及びパッキンを組み立てる。

⚠注意

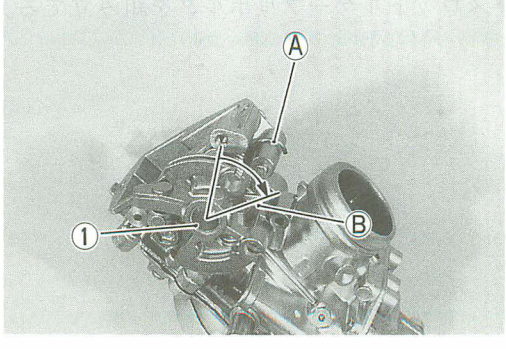
パッキンはキャブレータボデーとスロットルバルブアッシの間に組み立てること。



● キャブレータフック Ⓐ 及び Ⓑ にスプリングを掛け，スプリングイニシャルが効く方向に転回させ，スロットルレバー① を組み立てる。

⚠注意

スロットルレバー組立て後は，スロットルバルブシャフトがスムーズに作動するか確認すること。

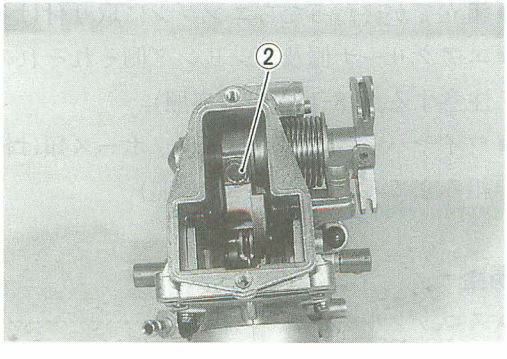


● スロットルレバーシャフトとスロットルレバーアッシをボルト②で締め付ける。

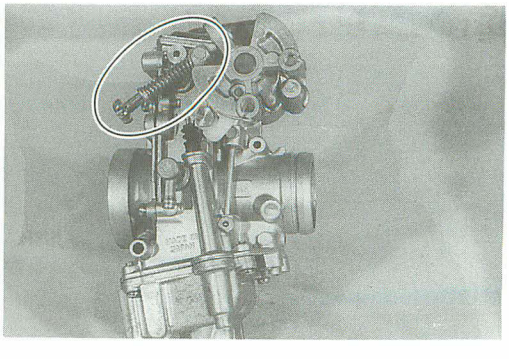
スロットルレバーボルト：3.5 N·m {0.36 kgf·m}

⚠注意

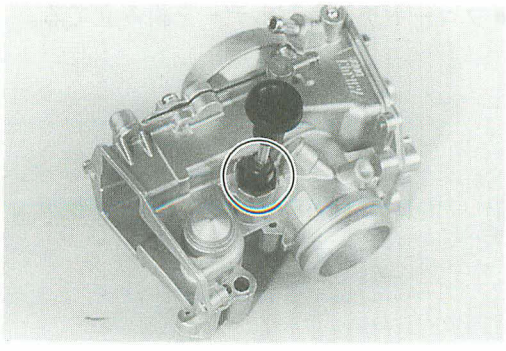
スロットルレバーシャフトとスロットルレバーアッシの穴位置を正確に合わせてボルトを締め付けること。



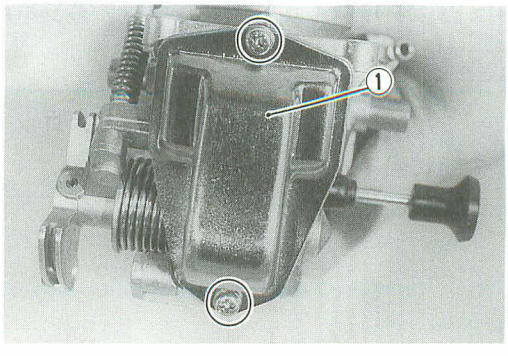
● スロットルストップスクリュを組み立てる。



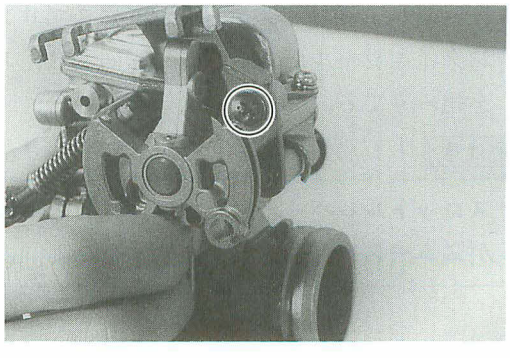
●スタータプランジャーを組み立てる。



●ガスケット及びトップキャップ①を取り付ける。



●スロットルケーブルホルダを組み立てる。



●組立てが終わったらエンジンに取り付ける。
●エアクリーナ側及びシリンダ側それぞれのクランプの向きに注意する。(8-11ページ参照)
●ワイヤハーネス，ケーブル，ホース類は組立要領図に従って組み立てる。(8-7ページ参照)

調整

●スロットルケーブルの調整……3-15ページ参照
●アイドリング回転数の調整……3-14ページ参照

車　　体

目　次

外装品の取外し ―― 6−1
フロントホイール ―― 6−3
　取外しと分解 …… 6−3
　点検 …… 6−4
　組立て …… 6−6
フロントブレーキ ―― 6−8
　ブレーキフルードの交換 …… 6−9
　ブレーキパッドの交換 …… 6−10
　キャリパの取外しと分解 …… 6−11
　キャリパの点検と組立て …… 6−11
　ブレーキディスクの点検 …… 6−13
　マスタシリンダの取外しと分解 …… 6−13
　マスタシリンダの点検と組立て …… 6−14
ハンドルバー ―― 6−16
　取外し …… 6−16
　取付け …… 6−17
フロントフォーク ―― 6−18
　取外しと分解 …… 6−18
　点検と組立て …… 6−21
ステアリング ―― 6−25
　取外しと分解 …… 6−25
　点検と組立て …… 6−28
リヤホイール ―― 6−30
　取外しと分解 …… 6−30
　点検 …… 6−32
　組立て …… 6−32
リヤブレーキ ―― 6−34
　リヤキャリパの分解 …… 6−35
　点検 …… 6−36
　組立て …… 6−36
　マスタシリンダの分解 …… 6−37
　点検 …… 6−38
　組立て …… 6−39
リヤサスペンション ―― 6−40
　分解 …… 6−41
　点検 …… 6−44
　組立て …… 6−46
タイヤとホイール ―― 6−50
　タイヤの取外し …… 6−50
　点検 …… 6−50
　タイヤの取付け …… 6−51

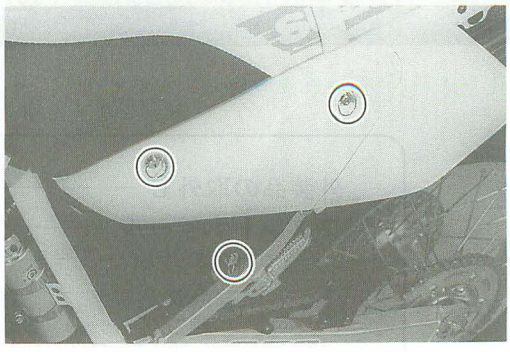
6

⚠注意

車体部品には多くのセルフロックナットが使われている。セルフロックナットは通常のナットより締付に抵抗がかかるので，その分を加えた指定トルクになっている。従ってセルフロックナットの代わりに，通常のナットを使用しないこと。

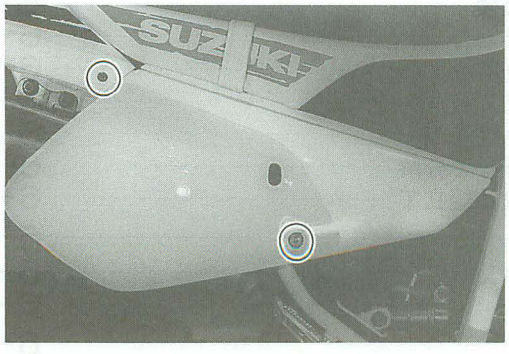
外装部品の取外し

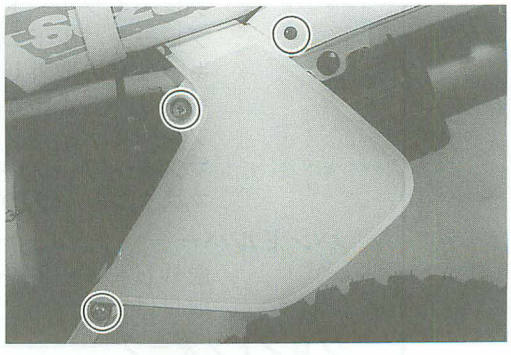
フレームカバー



●エアークリーナキャップのクイックファスナを外し，エアークリーナキャップを外す。

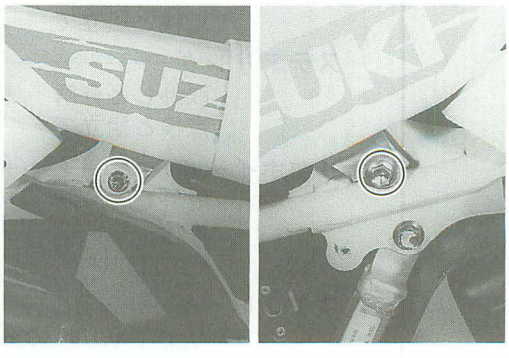
●フレームカバー締付スクリュを外し，左右のフレームカバーを外す。





シート

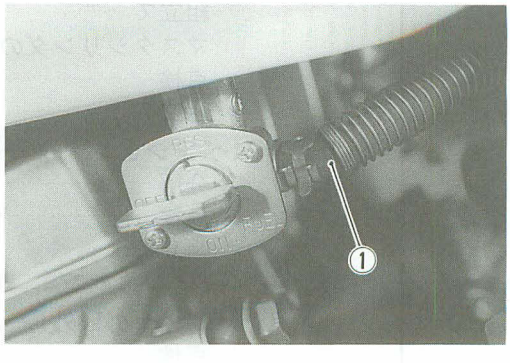
●マウンティングボルトを外し，シートを外す。



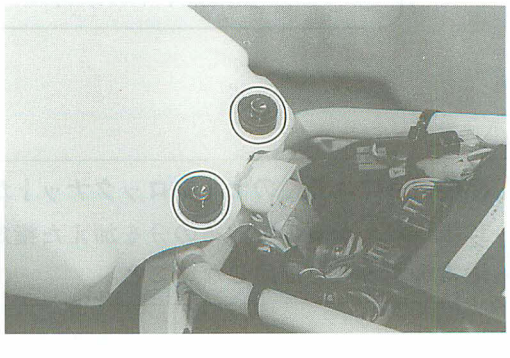
フューエルタンク

●フューエルコックをOFFにする。

●フューエルホース①を外す。

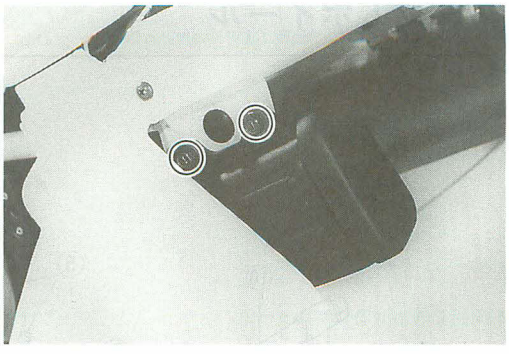


●マウンティングボルトを外し，フューエルタンクを外す。

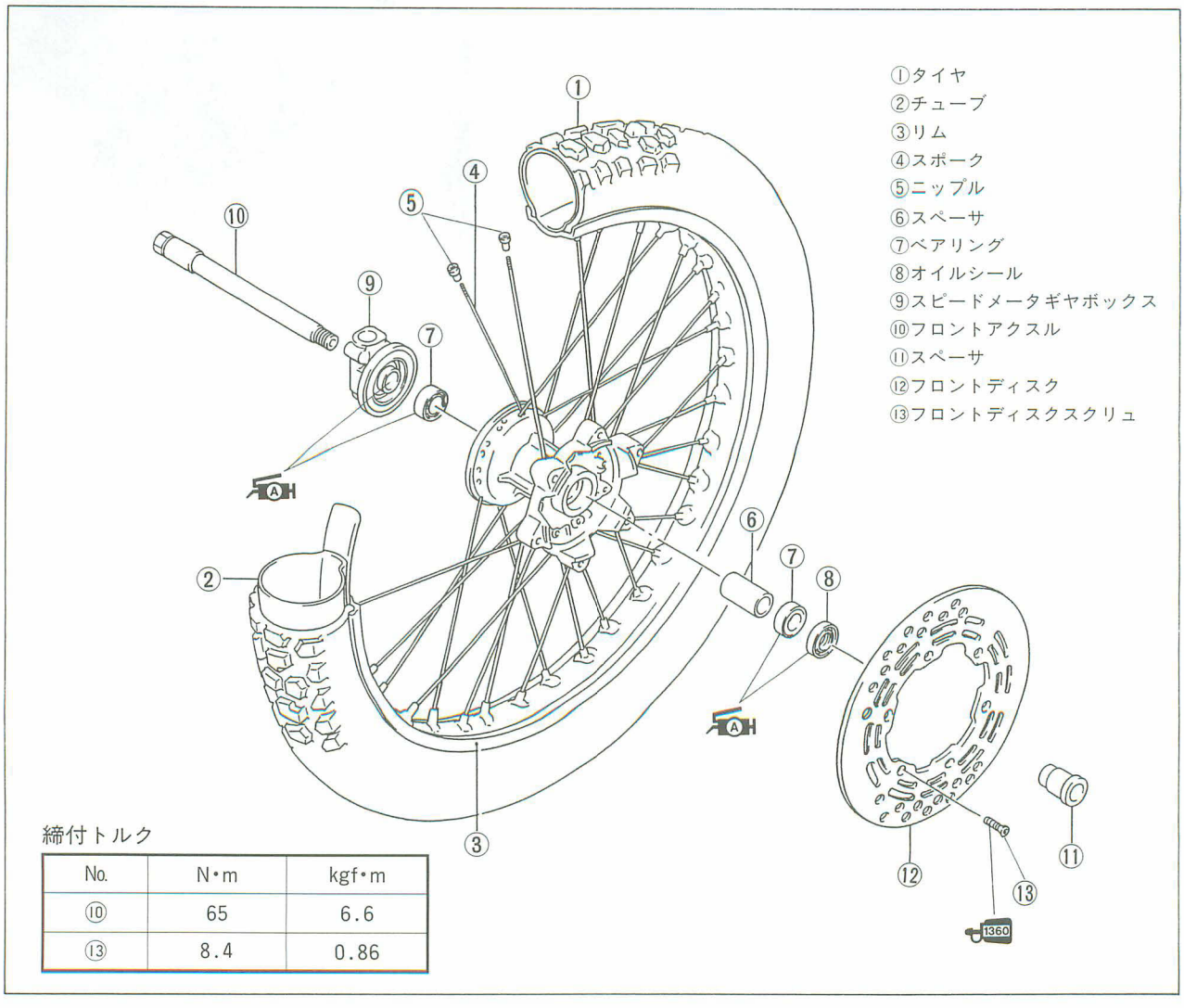


収納ボックス

● ボルトを外し，ツールホルダを外す。



フロントホイール



締付トルク

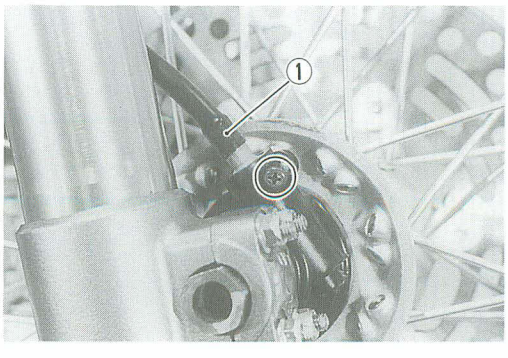
No.	N・m	kgf・m
⑩	65	6.6
⑬	8.4	0.86

取外しと分解

● 車体下部にジャッキ等を掛けて前輪を浮かせる。

⚠注意

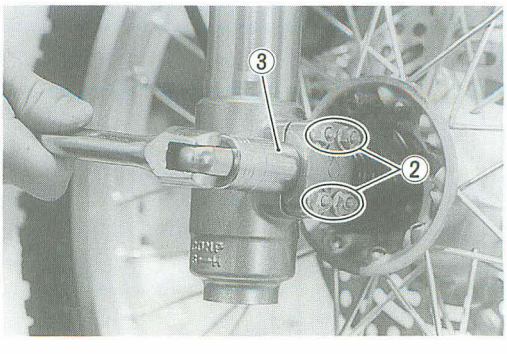
・前輪を浮かせた後は，後輪にタイヤ止め等をほどこし，車体を固定し，安定させること。
・ジャッキの爪により，マフラ，車体等に傷を付けないこと。



● スピードメータケーブル①を外す。
● アクスルシャフトホルダボルト②をゆるめる。
● アクスルシャフト③を外しフロントホイールを外す。

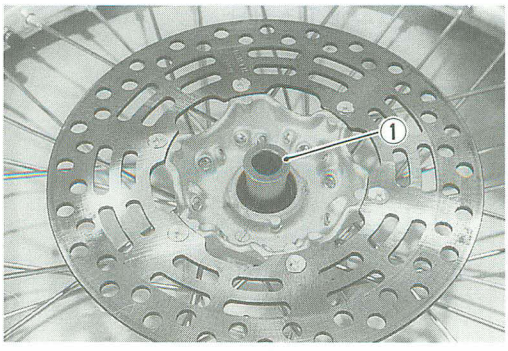
⚠注意

ホイールを外した後はブレーキレバーを操作しないこと。



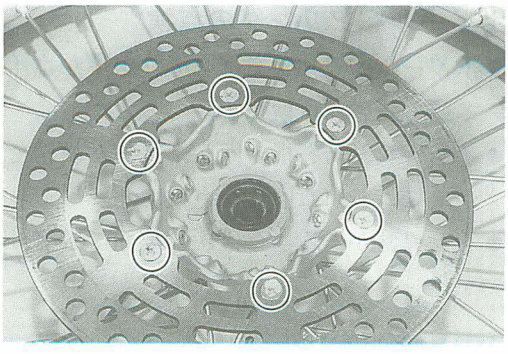
スペーサの取外し

● スペーサ①を取り外す。



ディスクプレートの取外し

● ディスクスクリュをインパクトドライバを用いて外す。
● ブレーキディスクを外す。
　　インパクトドライバセット：09900－09003

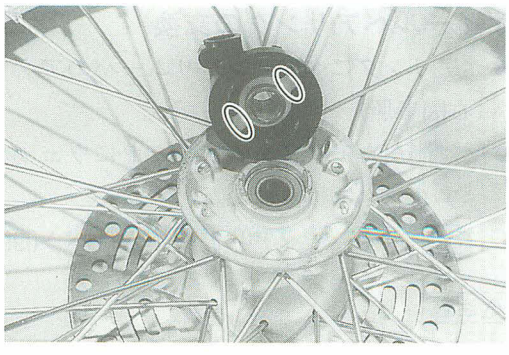


点検

タイヤの点検は〝タイヤとホイール〟の項参照。
(6-50ページ)

スピードメータギヤボックスの点検

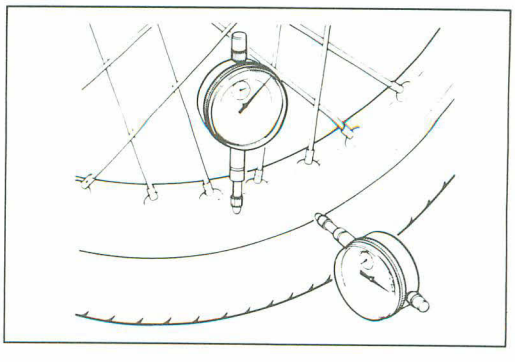
爪部に損傷がないか点検する。



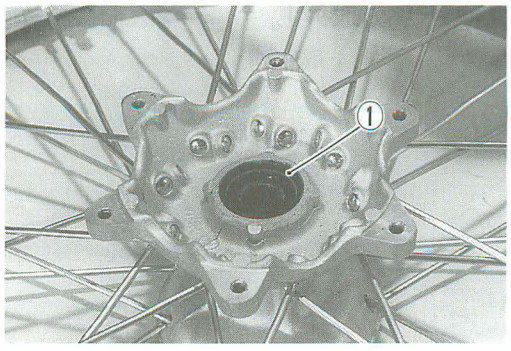
フロントホイールの点検

● ダイヤルゲージで振れを測定する。
● 振れが使用限度をこえている場合は，ホイールベアリングの摩耗やゆるみを点検する。

フロントホイールの振れ（軸方向及び円周方向）	使用限度　2.0　mm

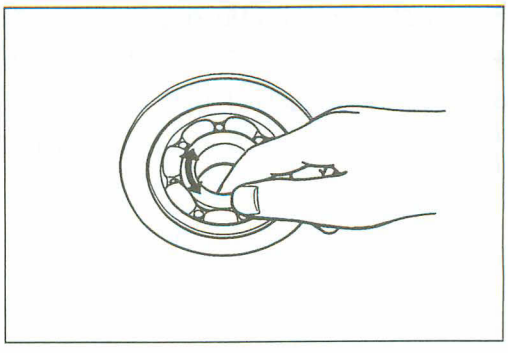


●オイルシール①を外す。



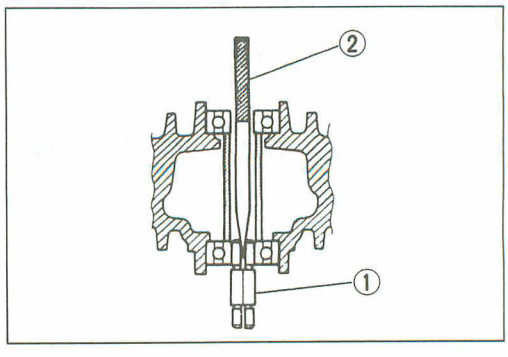
ホイールベアリングの点検

●ホイールベアリングはベアリングがホイールに取り付けられている状態で点検する。
●インナレースを指で回し，遊びが異常でないか，異音がないか，スムーズに回るか点検する。
●もし異常がある場合は次の要領でベアリングを交換する。



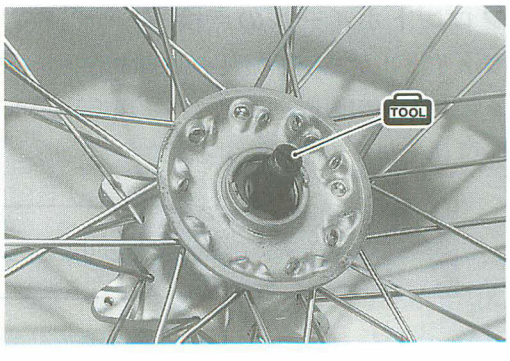
ホイールベアリングの交換

●ベアリングにベアリングリムーバのアダプタ①を挿入する。(右図参照)
●反対側からアダプタのスリットにウェッジバー②を挿し込み，ベアリングを抜き取る。
TOOL ホイールベアリングリムーバ：09941－50111



⚠注意

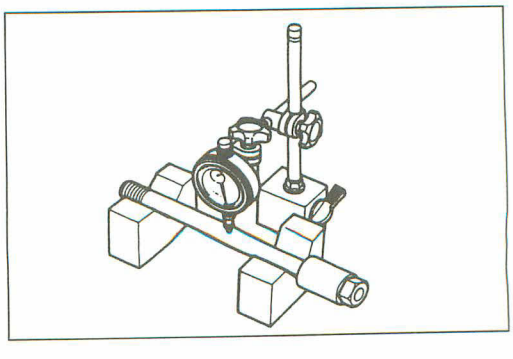
取り外したホイールベアリングは再使用しないこと。



フロントアクスルシャフトの点検

●ダイヤルゲージを使って，フロントアクスルの振れを測定する。
●もし使用限度をこえている場合は，アクスルを新品に交換する。

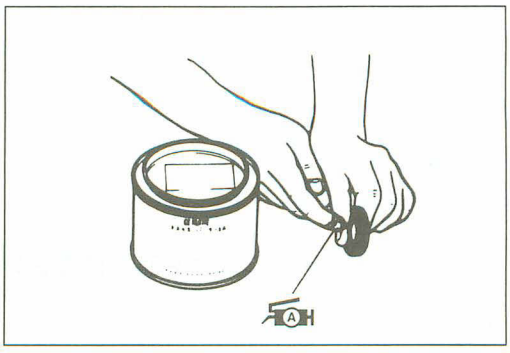
フロントアクスルの振れ	使用限度 0.25 mm



組立て

フロントホイールの組立ては，取外しと分解の逆の順序で行うが，次の点に注意すること。

ホイールベアリング



● ホイールベアリングを取り付ける前に，ベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。

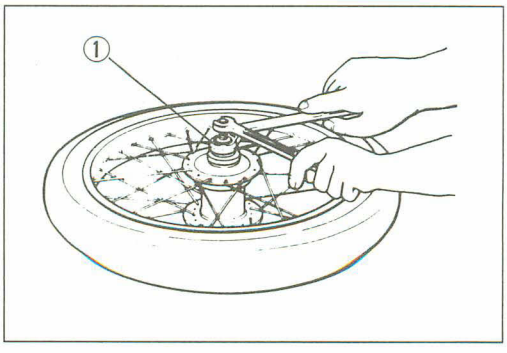
スズキスーパグリス〝A〟

● ベアリングインストーラセット①を使って圧入する。

● レフト側ベアリングを圧入し，スペーサを入れてからライト側ベアリングを圧入する。

TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84521

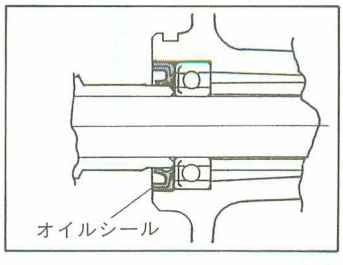
● 圧入要領は下記イラストを参照する。

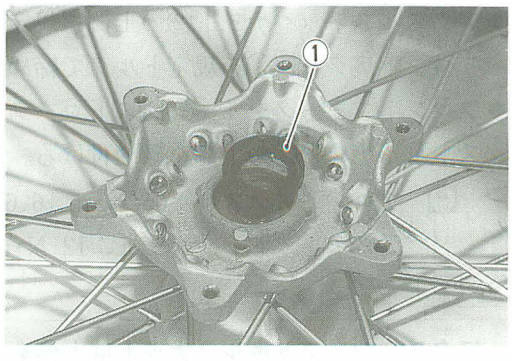


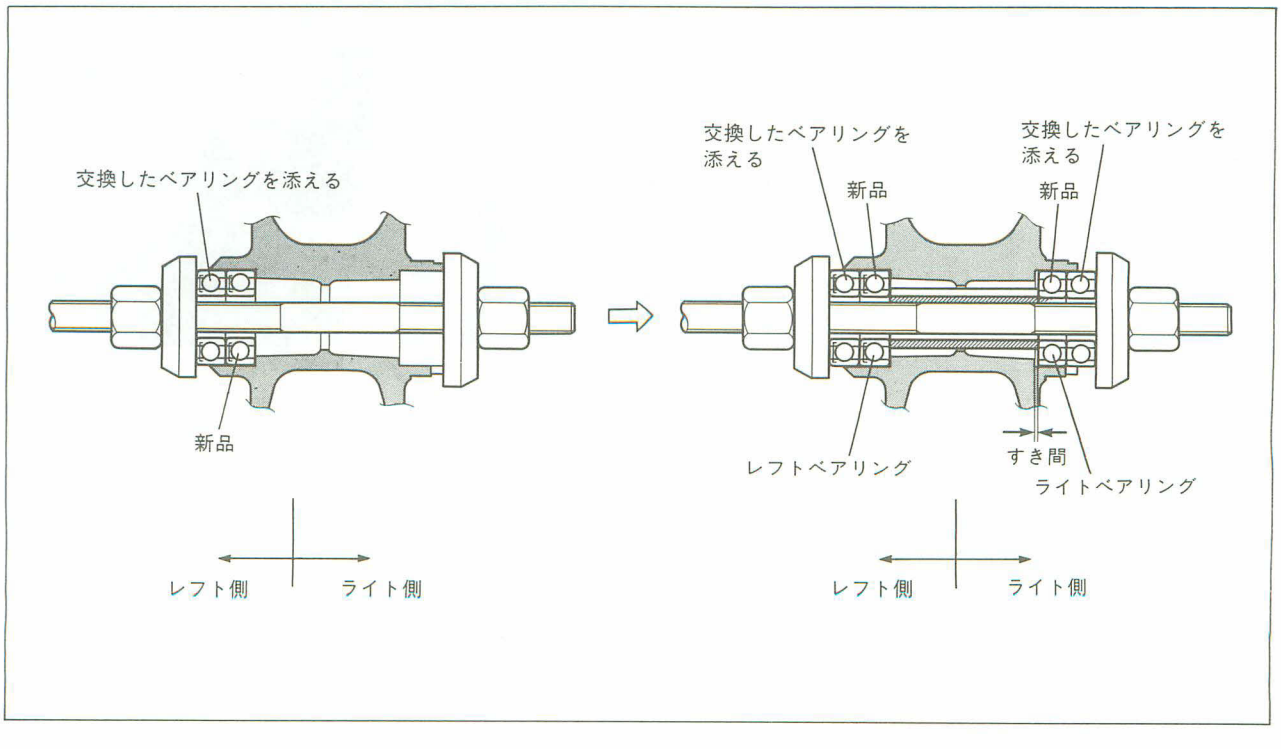
⚠注意

ホイールベアリングのシール側を外側に向けること。

● 組立方向に注意し，ブレーキディスク側にオイルシール①を組み立てる。



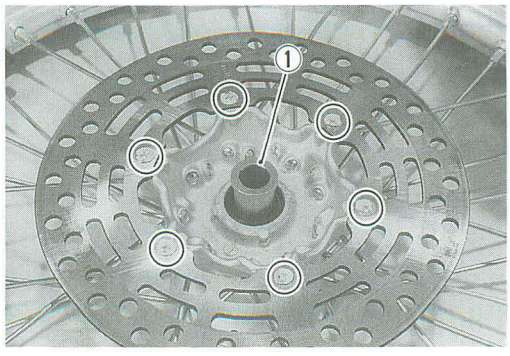




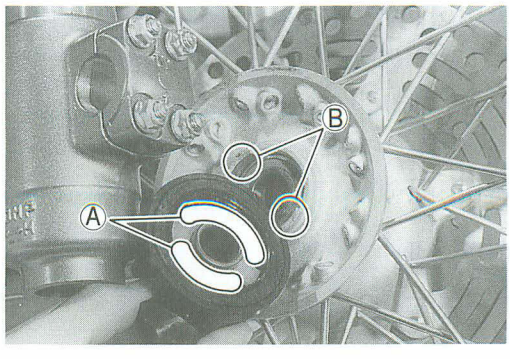
●ブレーキディスクスクリュにネジロック〝1360〟を塗布し，規定トルクで締め付ける。
●スペーサ①を組み付ける。
1360 ネジロック〝1360〟

⚠注意

ブレーキディスクに汚れや油を付着させないこと。



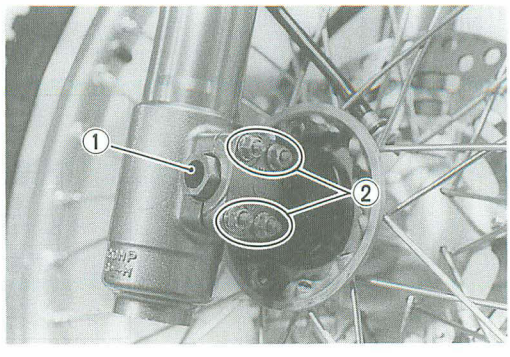
●スピードメータギヤボックスを取り付ける前にウォームギヤにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。
A スズキスーパグリス〝A〟
●ギヤボックスの溝Ⓐをホイールハブの爪Ⓑにはめて取り付ける。



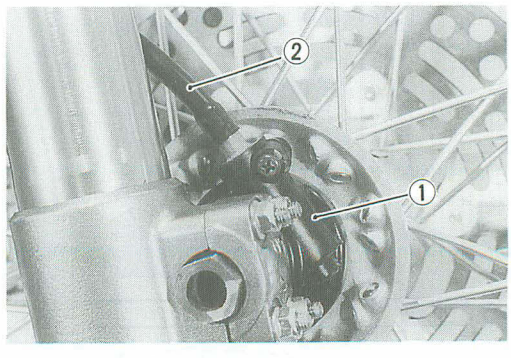
●アクスルストッパナット②の上側を規定トルクで締め付け，フロントアクスル①を規定トルクで締め付ける。
●フロントフォークを4～5回ストロークさせた後，アクスルストッパナット②の下側を締め付ける。
フロントアクスル：65 N·m {6.6 kgf·m}
アクスルストッパナット：12 N·m {1.2 kgf·m}

⚠注意

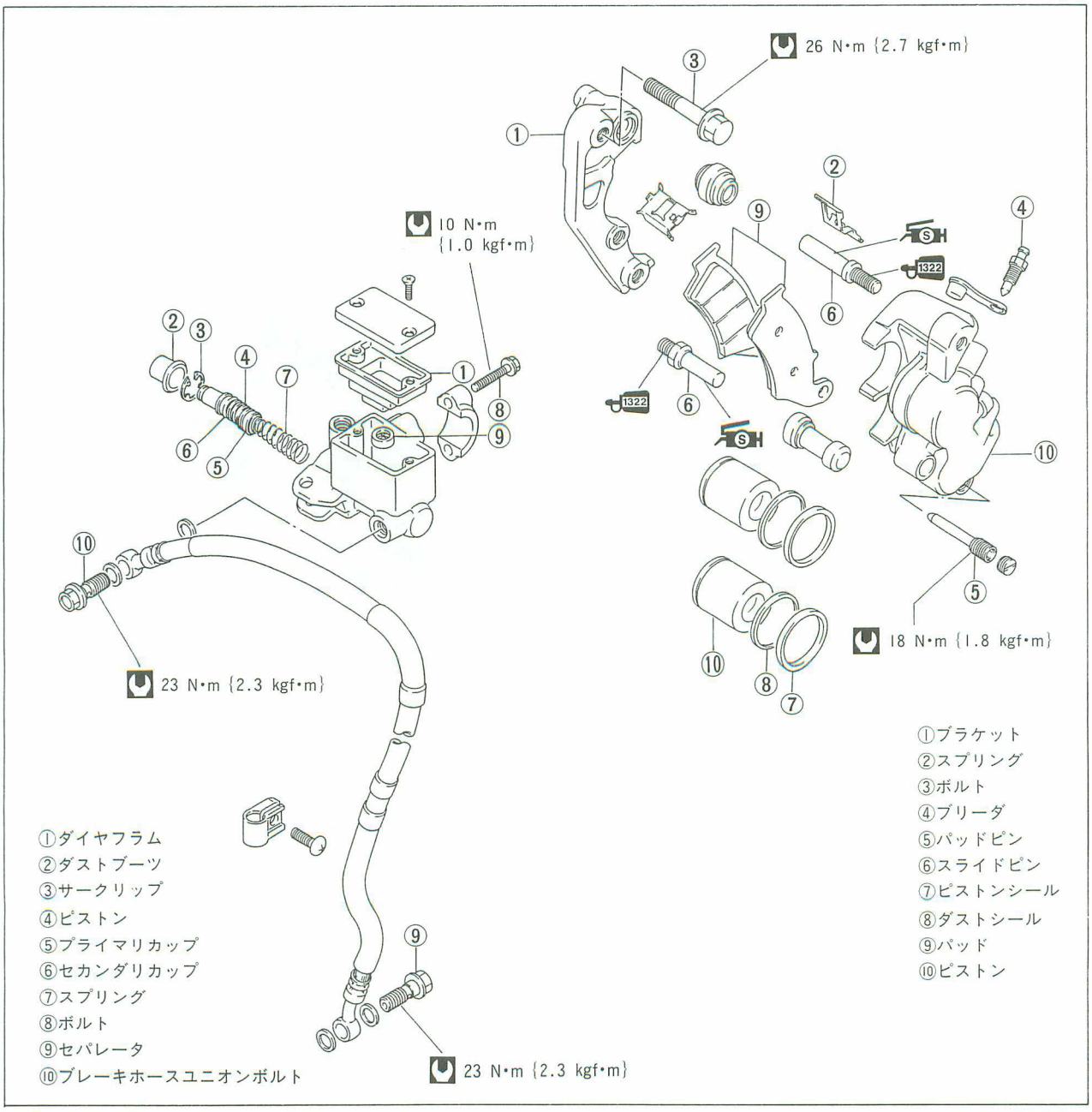
アクスルシャフトホルダナットは上側を先に締め付け，次に下側を締め付ける。



●ギヤボックス①はフロントフォーク側ストッパに当ててメータケーブル②に異常な曲がりがないようにセットする。
●スピードメータケーブルの組み立ては8-12ページ参照。



フロントブレーキ



⚠注意

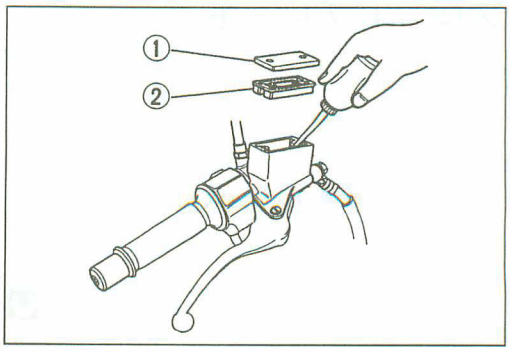
- 銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。
- 口の空いた容器に保管したブレーキフルードまたは長期間保管したブレーキフルードは使用しないこと。
- ブレーキフルードを保管するときは密栓し，子供の手の届かない安全な場所に保管すること。
- ブレーキフルードを補給するときは，水やゴミが入らないよう注意すること。
- ブレーキ関連の内部部品を洗浄するときは，ブレーキフルードで行ない，他のものを使用しないこと。
- ブレーキディスクやパッドにゴミや油を付着させないこと。

⚠注意

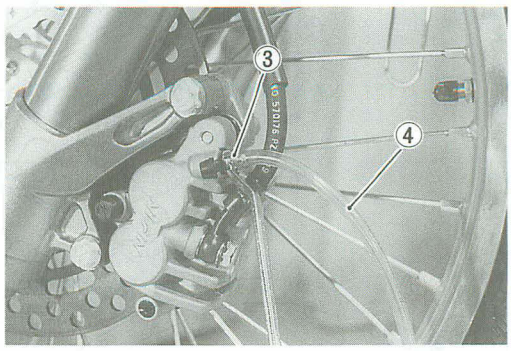
ブレーキフルードを塗装面，プラスチックやゴム部品に付着させないこと。変色や割れ等の原因となる。

ブレーキフルードの交換

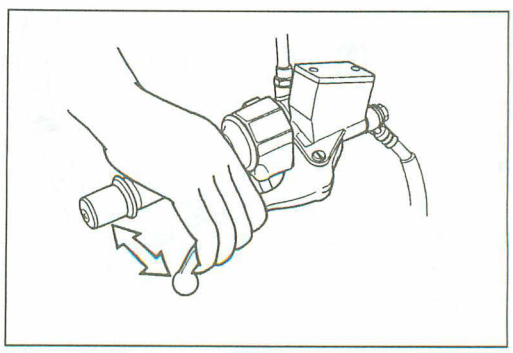
●ハンドルを動かしてリザーバタンク上面を水平にする。
●マスタシリンダのリザーバキャップ①及びダイヤフラム②を外す。
●スポイトを使って古いブレーキフルードをできるだけ吸いとる。



●キャリパのブリーダバルブ③に透明なビニールホース④を取り付け，ホースの反対側を容器で受ける。
●ブリーダバルブをゆるめ，ブリーダバルブからブレーキフルードが出なくなるまでブレーキレバーを操作する。

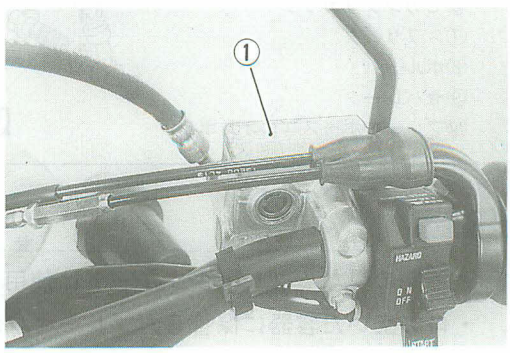


●新しいブレーキフルードをリザーバに満たす。
●ブレーキレバーをゆっくり操作し，ブレーキホース，キャリパにブレーキフルードを充満させる。
●エア抜きを行なう。



ブレーキのエア抜き

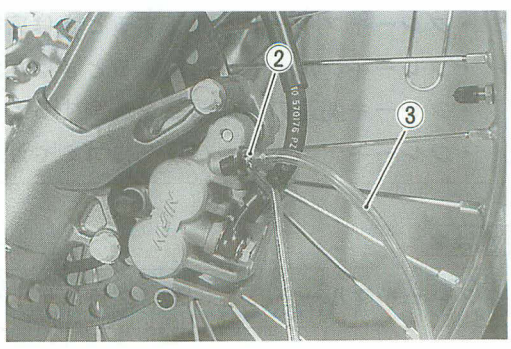
●マスタシリンダのリザーバタンク①にブレーキフルードを入れ，ゴミが入らないようキャップを乗せておく。
　BF　スズキブレーキフルード（DOT 4）



⚠注意

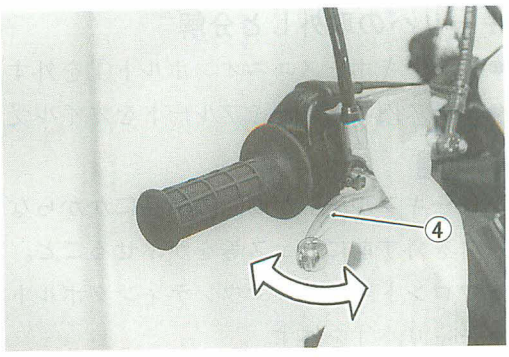
- **ブレーキフルードをブレーキディスクやパッドに付着させないこと。**
  誤って付着させた場合は，中性洗剤の水溶液で完全に拭きとること。
- **ブレーキフルードは必ずスズキ純正のブレーキフルードを使用すること。**
- **化学変化を防止するため，銘柄の異なるブレーキフルードを混用しないこと。**

●キャリパ側のブリーダ②へ細い透明のビニールホース③を取り付け，先端を受皿か空缶へ導いておく。



⚠注意

ブレーキフルードは塗装面や樹脂製品に付着すると，塗装を損傷させたり，亀裂ができたりするので，補給するときは，外に漏れないよう十分注意すること。



- ブレーキレバー④をあおるように操作した後，ブレーキレバーを強く握ったままブリーダを一瞬緩め，すぐ締める。
- 取り付けたビニールホースから気泡がでなくなるまで上記操作を繰り返す。

⚠注意

エア抜き中は，リザーバタンク内の液面低下によるエアの吸い込みを防止するため，絶えずLOWER LEVEL以上あるようにブレーキフルードを補給すること。

- エア抜きが終わったら，ブレーキフルードをリザーバタンクのインスペクション上端まで補給する。

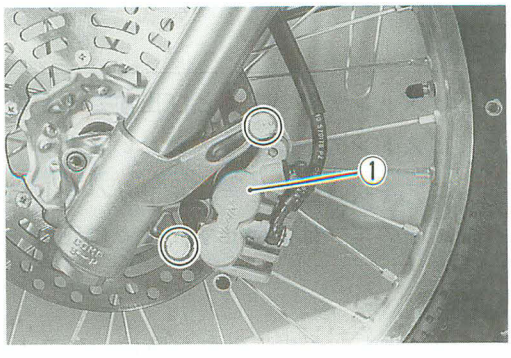
⚠注意

一度使用したブレーキフルードは再使用しないこと。

ブレーキパッドの交換

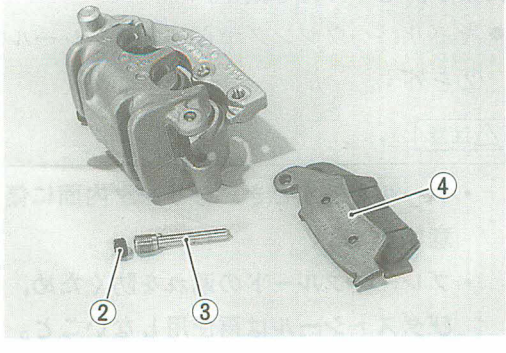
取外し

- ブレーキキャリパ①を外す。
- パッドピンプラグ②及びパッドピン③を外す。
- ブレーキパッド④を外す。



⚠注意

- **ブレーキパッドを取り外した後はブレーキレバーを動かさないこと。**
- **ブレーキパッドを交換するときは両面セットで交換すること。**



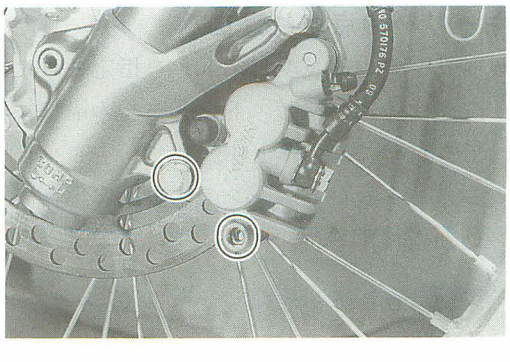
組立て

組立ては分解の逆の手順で行ない，次の点に注意すること。

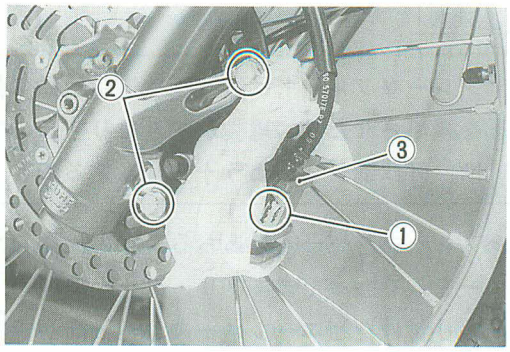
- ブレーキキャリパを組み立てて，パッドピン，マウンティングボルトを締め付ける。

  キャリパマウンティングボルト：26 N·m {2.7 kgf·m}
  パッドピン：18 N·m {1.8 kgf·m}

- パッド交換後，ブレーキが正しく作動するようブレーキレバーを 2 ～ 3 回操作し，その後ブレーキフルードのレベルを確認する。



キャリパの取外しと分解

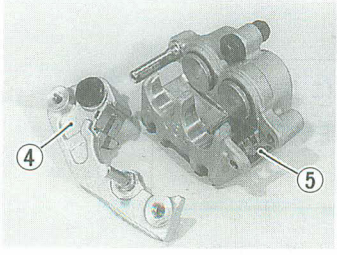


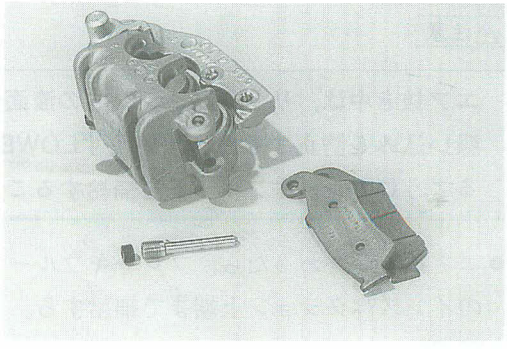
●ブレーキホースユニオンボルト①を外す。
●ホース内のブレーキフルードをオイル受けの中に入れる。

参　考

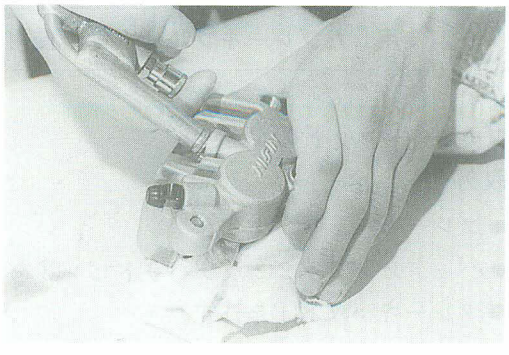
ブレーキフルードが周囲の部品にかからないよう，ブレーキホースを外す前にウェス等をかぶせること。

●フロントキャリパマウンティングボルト②を外す。
●キャリパ③を外す。
●パッドを外す。(6-10ページ参照)
●ブラケット④を引き抜く。
●スプリング⑤を外す。





●ピストンのとび出しを防ぐため，ピストンに布をかぶせる。また，キャリパに板等をあてがう。
●エアを吹き込んでピストンを抜く。



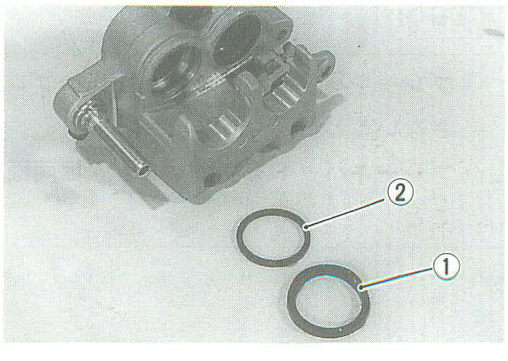
⚠注意

・ピストンが勢いよくとび出すことがあって危険なので，ピストンの下に手を入れないこと。
・エアを吹き込むとき，キャリパをしっかり押さえること。
・高圧のエアは使用せず，徐々に圧力を上げること。

参　考

片方のピストンが先に外れた時は，ピストンを取り去らず残したまま，もう片方を抜く。

●キャリパハウジングからピストンシール①及びダストシール②を外す。

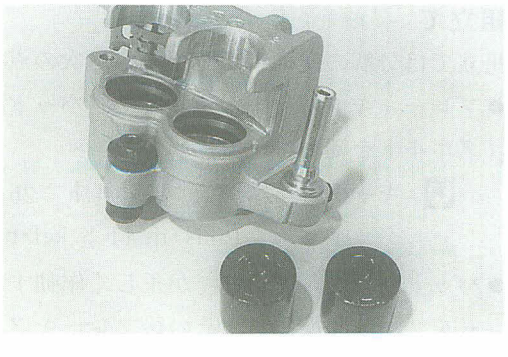


⚠注意

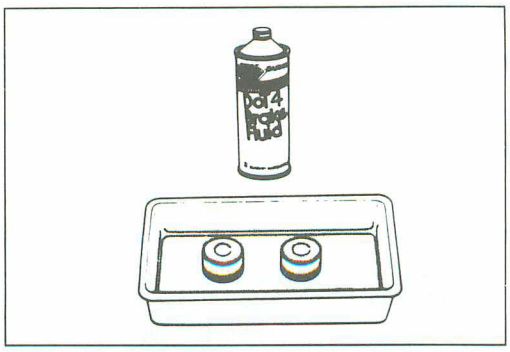
・シールを外すとき，シリンダ内面に傷をつけないよう注意すること。
・ブレーキフルードの漏れを防ぐため，ピストンシール及びダストシールは再使用しないこと。

キャリパの点検と組立て

●シリンダ内部及びピストンを指定されたブレーキフルードで洗浄する。特にピストンシールの溝に汚れが溜まりやすいのできれいに洗い落とす。
●シリンダ及びピストンの摺動面に傷，腐食その他の損傷がないか点検する。



組立て



●キャリパの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

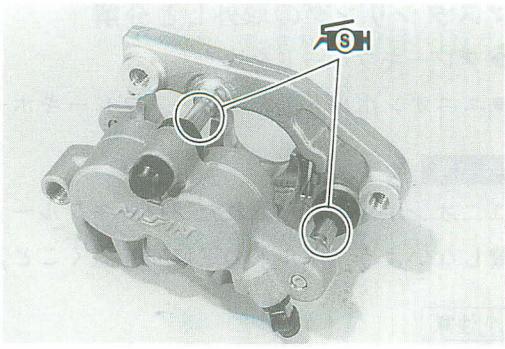
⚠注意

- 組み立てる前に各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。
- 洗浄したあと布で拭かないでそのまま組み立てること。
- 洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
- ピストンシール，ダストシールはいずれも新品を使用し，キャリパシリンダ内面及びピストンにブレーキフルードを塗布してから取り付けること。

BF スズキブレーキフルード（DOT4）

●スライドピンにグリスを塗布する。

SH スズキキャリパアクスルグリス



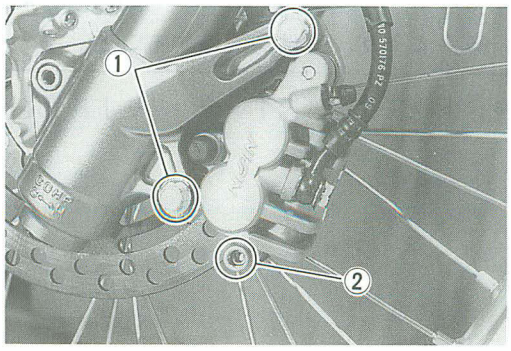
参考

パッド取り付ける前にピストンを一杯まで押し込むとキャリパの取付けが容易になる。

●キャリパマウンティングボルト①，パッドピン②を規定トルクで締め付ける。

①キャリパマウンティングボルト
：26 N·m {2.7 kgf·m}

②パッドピン：18 N·m {1.8 kgf·m}



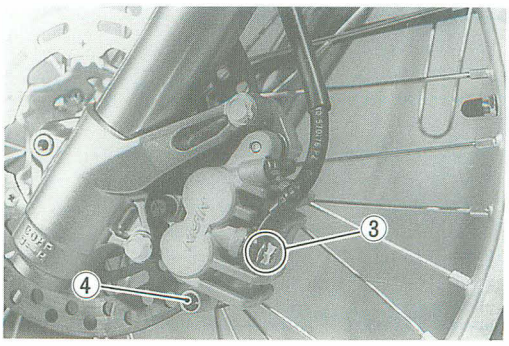
●パッドピンプラグ④を締め付ける。

●ユニオンボルトを規定トルクで締め付ける。

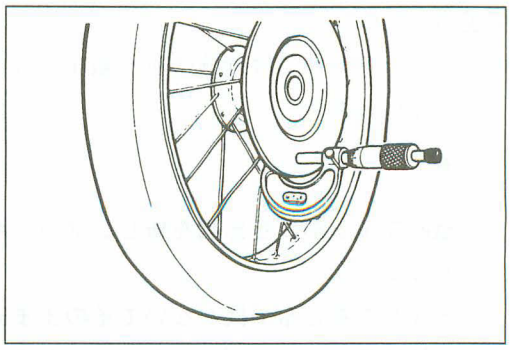
③ブレーキホースユニオンボルト
：23 N·m {2.3 kgf·m}

●キャリパの取付けが終わったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。（エア抜きの要領は6-9ページ参照）

BF スズキブレーキフルード（DOT 4）

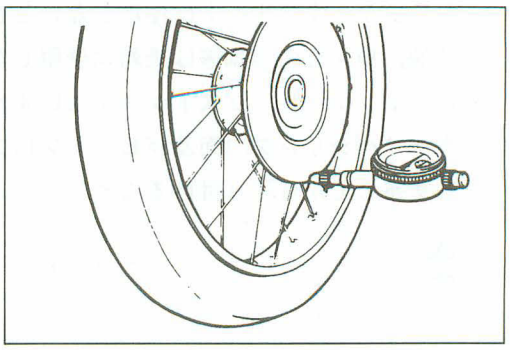


ブレーキディスクの点検と交換



●ディスクの取付部に亀裂がないか，ディスクの摺動面に傷がないか点検する。
●ディスクの摺動面の数箇所の厚さをマイクロメータで測定する。
●もし最も薄い所が使用限度以下の場合は新品に交換する。

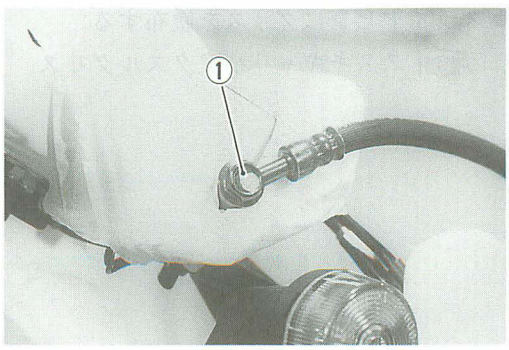
ブレーキディスクの厚さ	使用限度	前輪　3.0　mm
		後輪　3.5　mm



●ディスクの振れをダイヤルゲージで測定する。
●もし使用限度をこえている場合は新品に交換する。

ブレーキディスクの振れ	使用限度	前輪　0.3　mm
		後輪　0.3　mm

マスタシリンダの取外しと分解



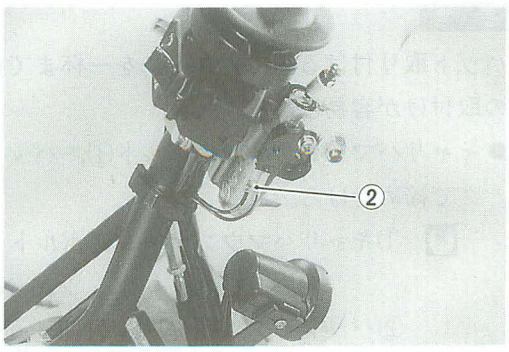
●ブレーキフルードを抜く。
●ユニオンボルト①をゆるめ，ブレーキホースを外す。

参　考

ユニオンボルトから漏れたブレーキフルードが周囲の部品に付着しないよう，ボルトの下に布を置くこと。

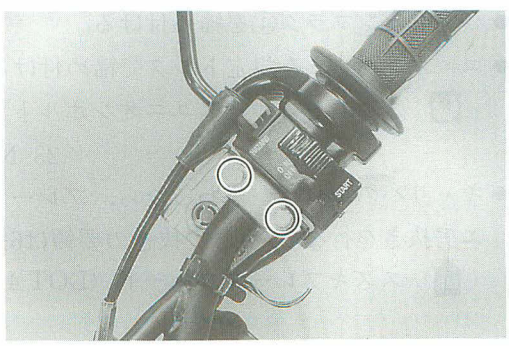
⚠注意

もしブレーキフルードが他の部品に付着したらすぐ完全に拭きとるか，又は，洗浄すること。

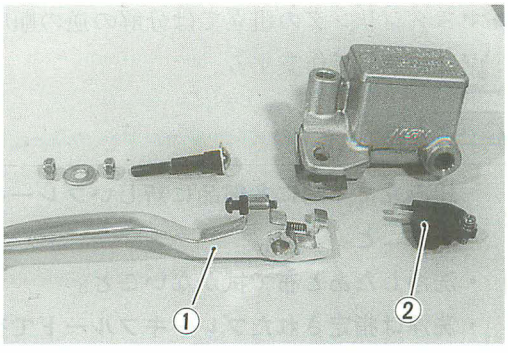


●ストップランプスイッチのリード線②を外す。

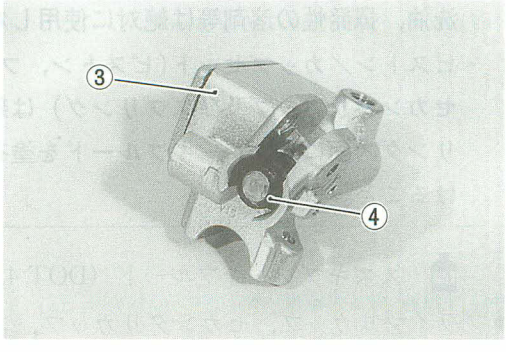
●マスタシリンダを外す。



●ブレーキレバー①及びストップランプスイッチ②を外す。

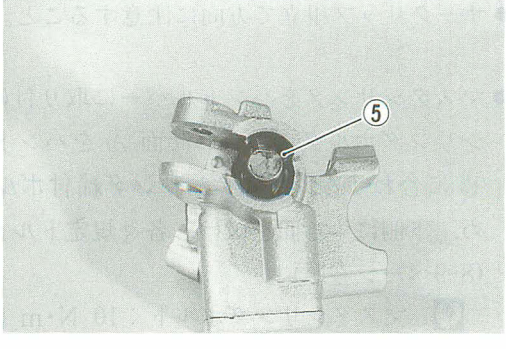


●マスタシリンダ③からダストシールブーツ④を外す。

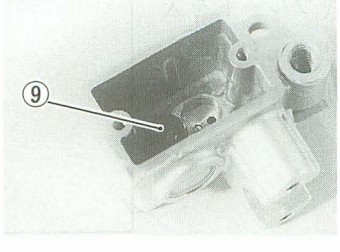


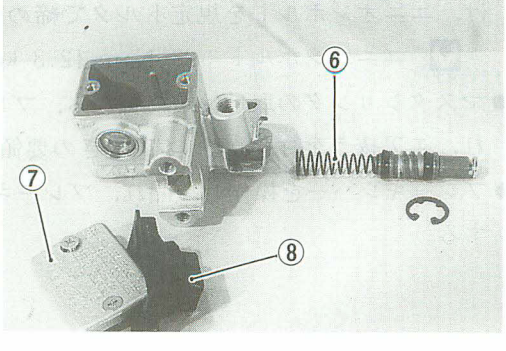
●サークリップ⑤を外す。

TOOL スナップリングプライヤ：09900－06108



●ピストン，プライマリカップとスプリング⑥を外す。
●リザーバタンクキャップ⑦とダイヤフラム⑧を外す。
●セパレータ⑨を外す。

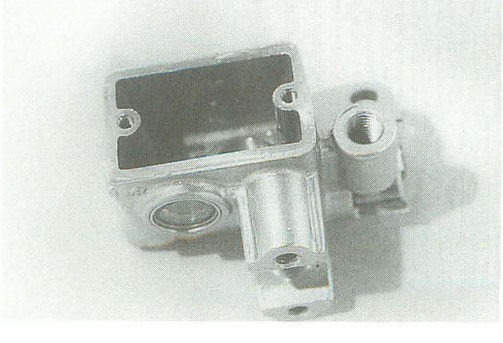




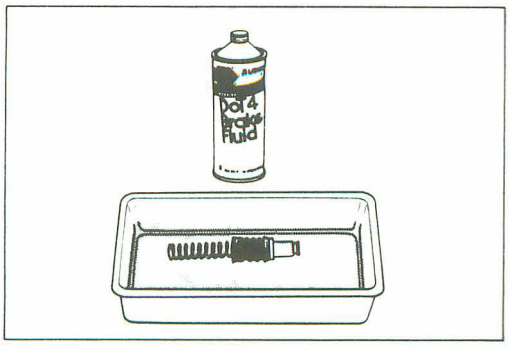
マスタシリンダの点検と組立て

●シリンダの内部及びリザーバタンクの内部を指定されたブレーキフルードで洗浄する。
●シリンダの内面に傷，腐食その他の損傷がないか点検する。

BF スズキブレーキフルード（DOT 4）

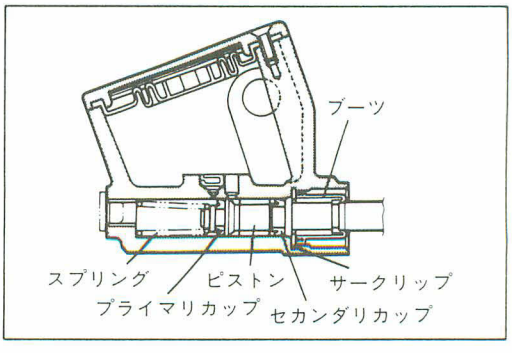


●マスタシリンダの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。



⚠注意

・組み立てる前に各部品に新しいブレーキフルードで洗浄すること。
・洗浄したあと布で拭かないこと。
・洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
・ピストン／カップセット（ピストン，プライマリカップ，セカンダリカップ及びスプリング）は新品を使用し，シリンダ内面にもブレーキフルードを塗布してから取り付けること。



BF　スズキブレーキフルード（DOT 4）

●プライマリカップ，セカンダリカップ，スプリングの組立て方向は右図を参照する。
●サークリップ組立て方向に注意すること。

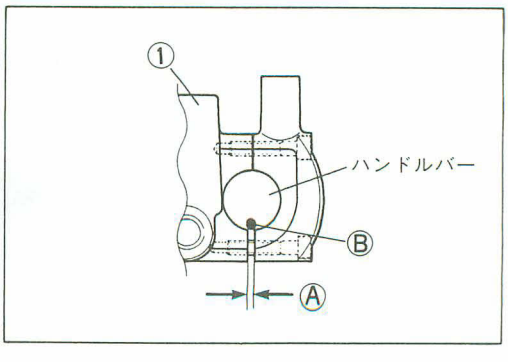
●マスタシリンダをハンドルバーに取り付けるときは，マスタシリンダホルダ①の合わせ面ⒶをハンドルのポンチマークⒷに合わせる。マスタシリンダ締付ボルトは上側を先に締め，下側にすき間を設け，各々規定トルクで締め付ける。(8-9ページ参照)

マスタシリンダボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

●ブレーキホースを取り付けるときは，組立図に従って取り付け，ユニオンボルトを規定トルクで締め付ける。

ユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}

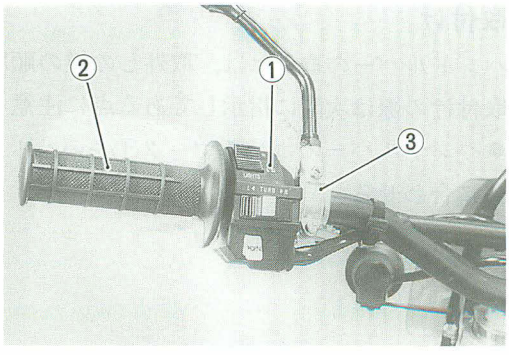
●マスタシリンダの取付けが終ったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。(エア抜きの要領は6-9ページ参照)
●ブレーキレバーを操作し，漏れ，ブレーキの効き具合を点検する。



ハンドルバー

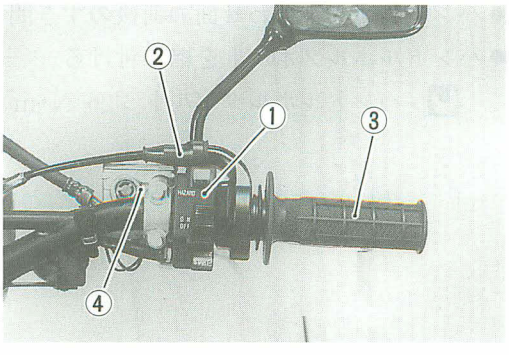
レフトハンドル側部品の取外し

- レフトハンドルスイッチ①を外す。
- レフトグリップ②を外す。
- クラッチレバーホルダ③を外す。

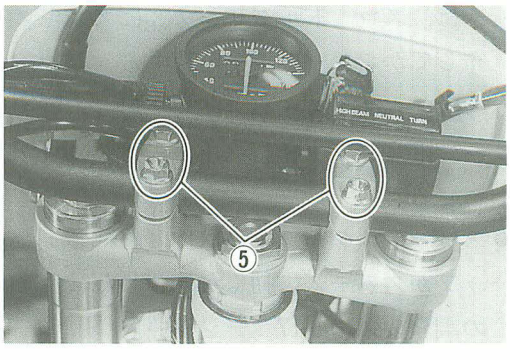


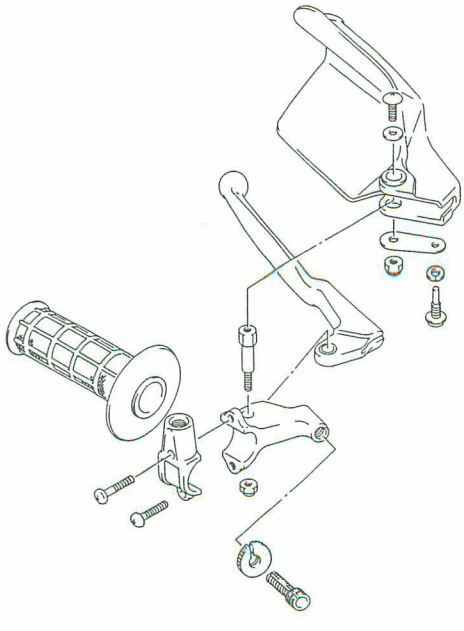
ライトハンドル側部品の取外し

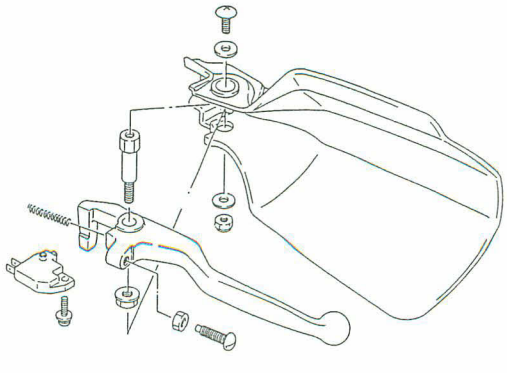
- ライトハンドルスイッチ①を外し，スロットルケーブル②の結合を外す。
- ライトグリップ③を外す。
- ブレーキマスタシリンダ④を外す。

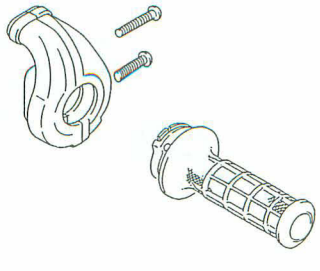


- ハンドルホルダボルト⑤を外し，ハンドルバーを取り外す。





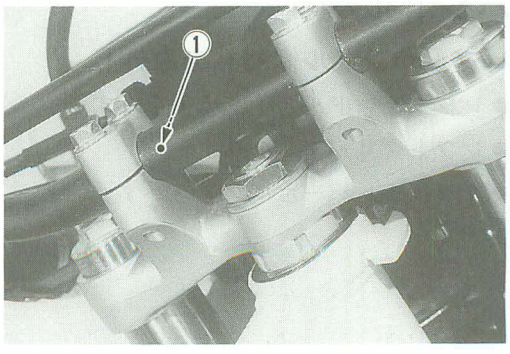




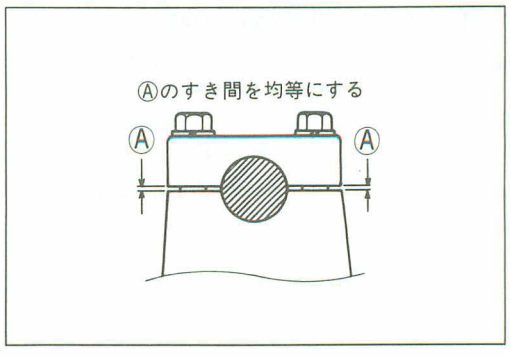
取付け

ハンドルバーの取付けは，取外しの逆の順序で行う。
取付けの際は次図に指示してある点に注意して作業する。

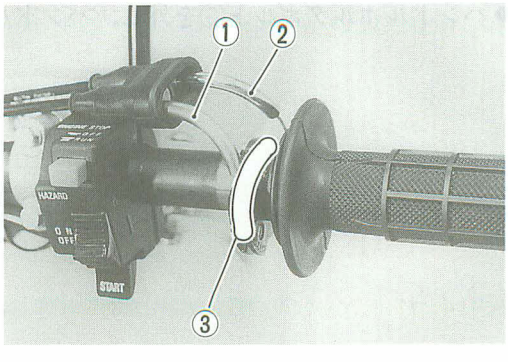
●ハンドルバーのポンチマーク①をハンドルホルダの合わせ面に合わせる。



●ハンドルホルダ合わせ面の前後のすき間を均等にする。
●ハンドルホルダボルトを締め付ける。
　ハンドルホルダボルト：26 N·m {2.7 kgf·m}



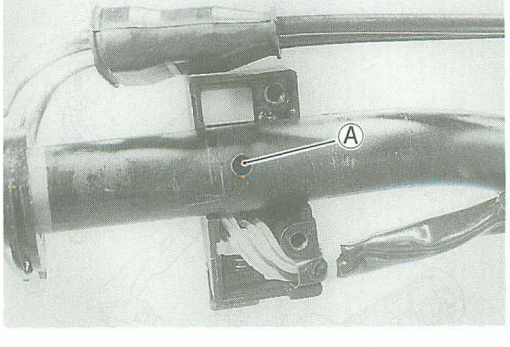
●スロットルケーブル①，リターンケーブル②を取り付けるときは，スロットルグリップ③にスズキスーパグリス〝A〞を塗布してからケーブルを接続する。
　スズキスーパグリス 〝A〞
●ハンドルスイッチはストッパをハンドル側の穴 Ⓐ にはめ合わせる。
●スロットルケーブルの取付けが終わったら，スロットルグリップがスムーズに動くか確認した後，遊びを調整する。(遊びの調整要領は3-17ページ参照)

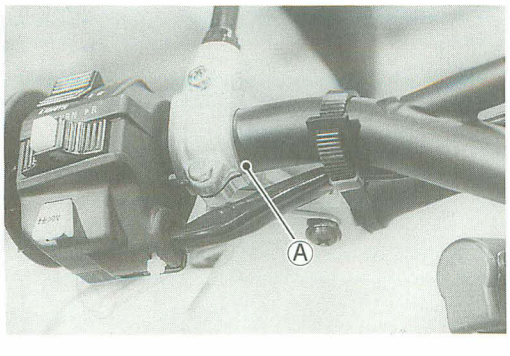


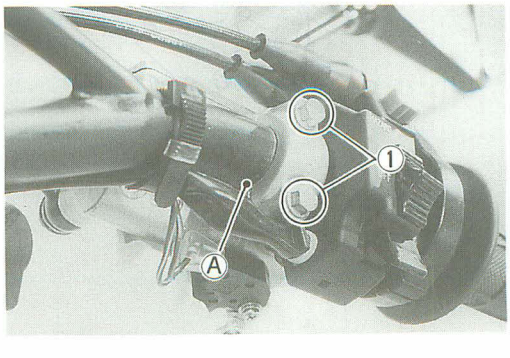
●ブレーキ及びクラッチホルダをハンドルにセットし，ホルダボルト①を締め付ける。
　ホルダボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

⚠注意

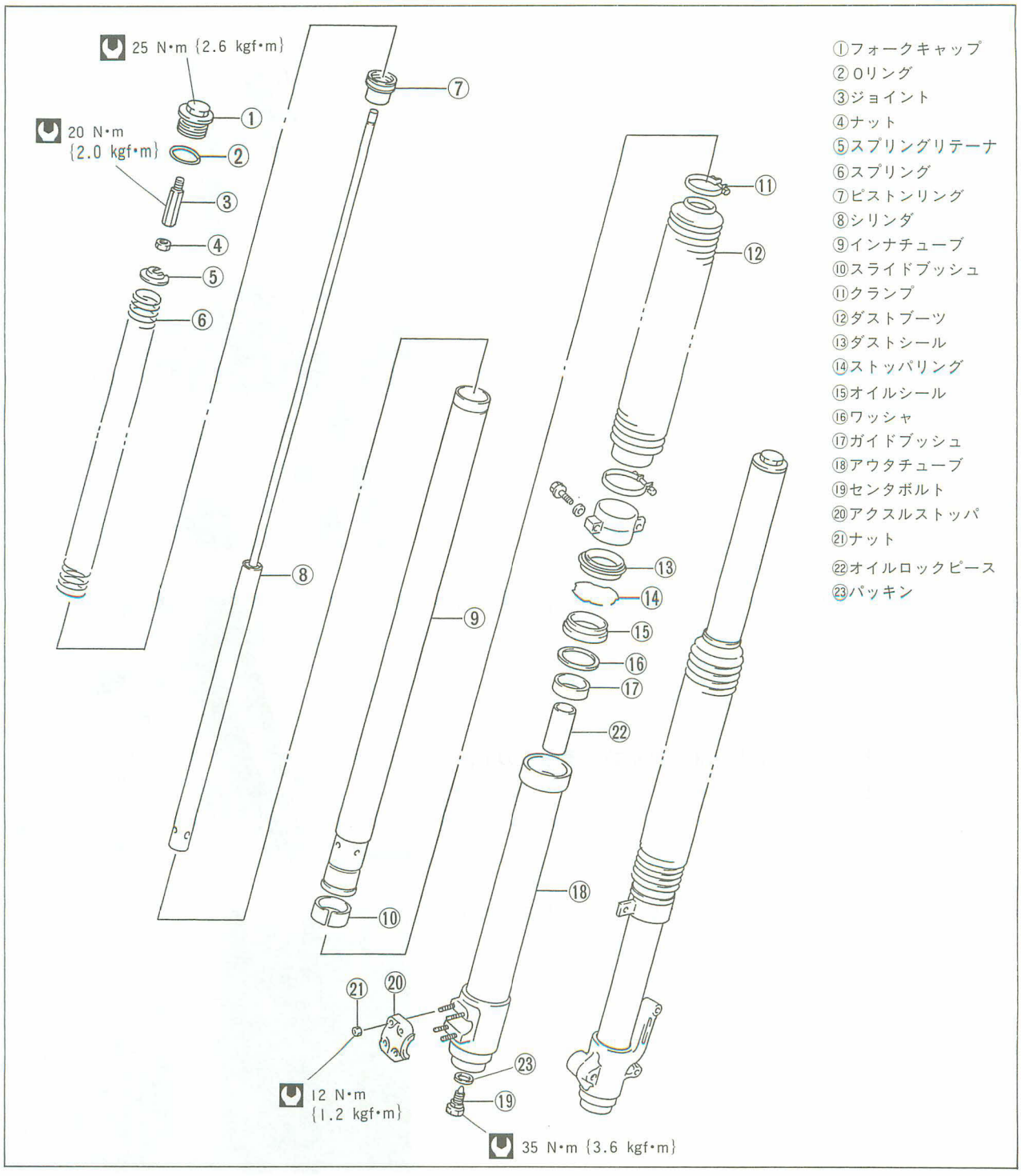
・ハンドルのポンチマーク Ⓐ とホルダの合わせ面の端面を合わせる。
・ホルダの下側にすき間を設けること。





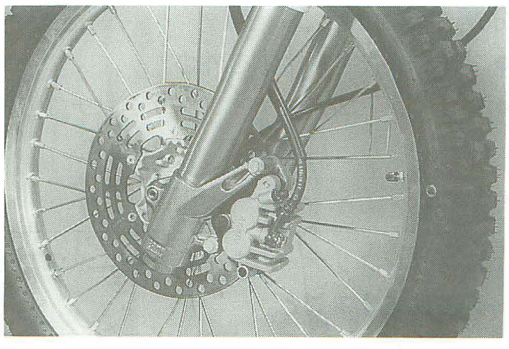


フロントフォーク

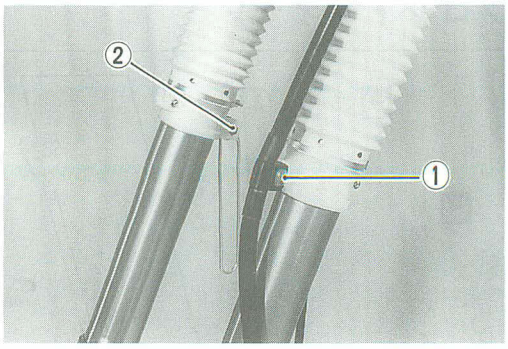


取外しと分解

- フロントホイールを外す。(6-3ページ参照)
- フロントブレーキキャリパを外す。(6-11ページ参照)

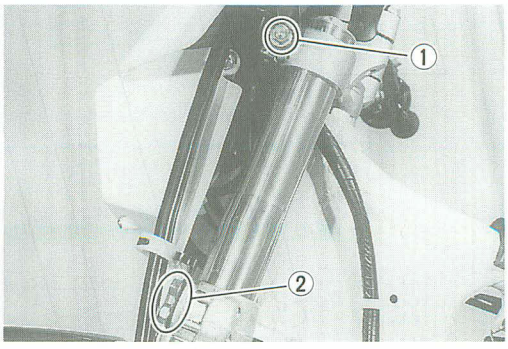


●ブレーキホースクランプ①及びスピードメータケーブルガイド②を外す。



●フォークキャップをゆるめる。

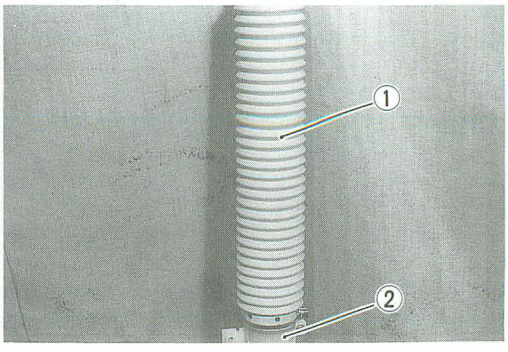
●アッパクランプボルト①，ロアークランプボルト②をゆるめる。
●フロントフォークを抜く。



⚠注意

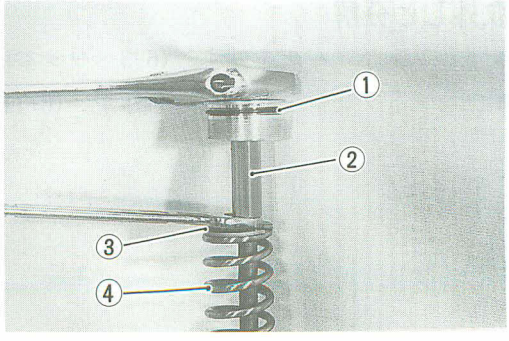
クランプボルトをゆるめるとフォークが抜け落ちるので，手で支えること。

●ダストブーツ①及びアウタチューブカバーガイド②を外す。



分解

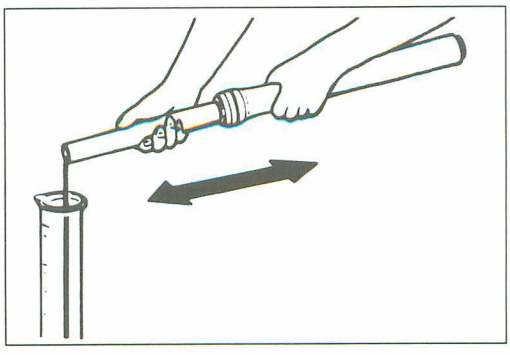
●フォークキャップ①を外す。
●ジョイント②，スプリングリテーナ③及びスプリング④を外す。



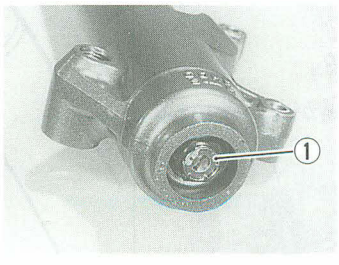
⚠注意

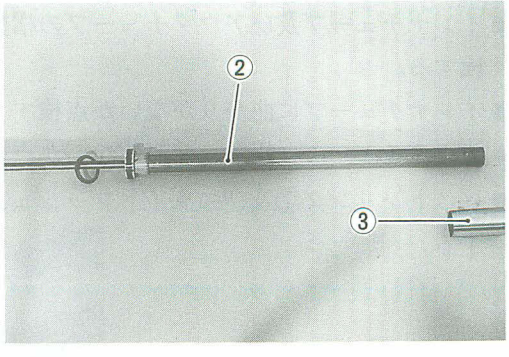
スプリングリテーナを外した時に，スプリングがとび出すので注意すること。

● フォークをさかさにし，オイルが抜けるように数回ゆっくりストロークさせる。
● オイルが出終わるまで2～3分さかさまにしておく。



● センタボルト（減衰アジャスタ）①を外しシリンダアッシ②及びオイルロックピース③を抜く。

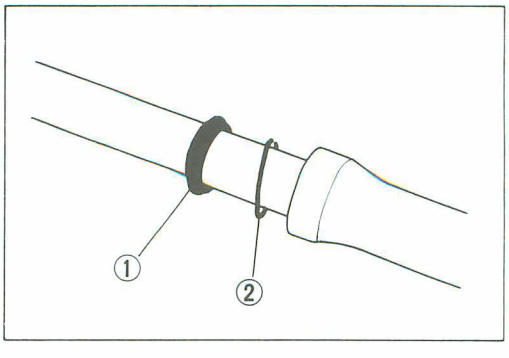




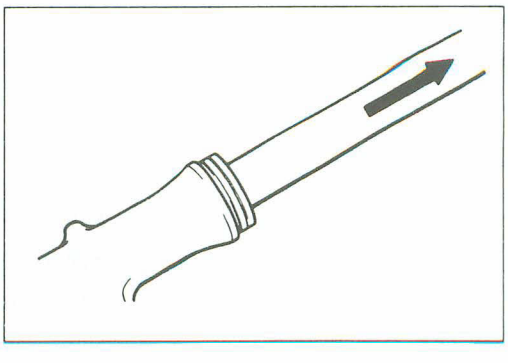
● ダストシール①を外す。
● オイルシールストッパリング②を細いマイナスドライバで外す。

⚠注意

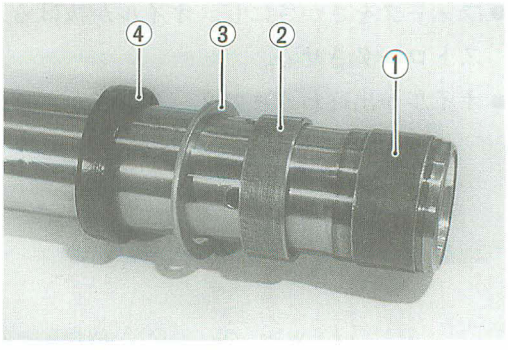
ダストシール及びオイルシールストッパリングを取り外すとき，ドライバでアウタチューブ及びインナチューブを傷つけないよう注意すること。



● アウタチューブのアクスルホルダ部を万力に固定し，アウタチューブからインナチューブを引き抜く。



●インナチューブから次の部品を外す。
①スライドブッシュ　③ワッシャ
②ガイドブッシュ　④オイルシール

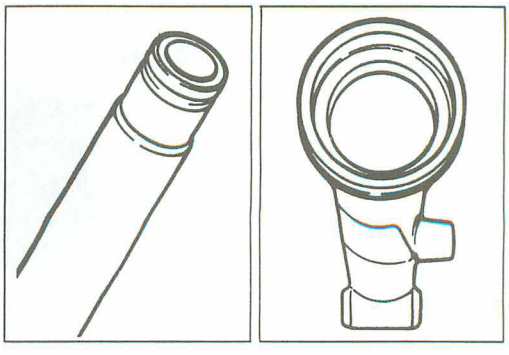


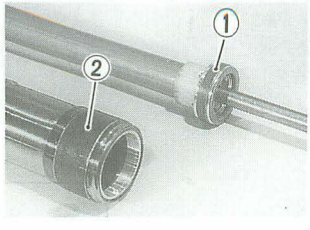
⚠注意

ダストシール，オイルシール，スライドブッシュ及びガイドブッシュは，組立時新品に交換すること。

インナチューブ及びアウタチューブの点検

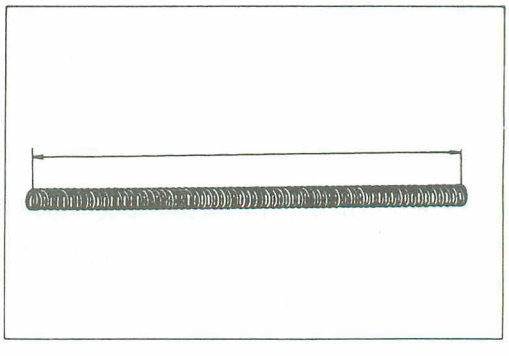
●インナチューブ及びアウタチューブの摺動面に傷がないか点検する。
●インナチューブに曲がりがないか点検する。
●アウタチューブに損傷，変形がないか点検する。
●ピストンリング①及びスライドブッシュ②に傷がないか点検する。





メインスプリングの点検

●メインスプリングを平坦な面において巻尺で自由長を測定する。
●使用限度をこえている場合は新品と交換する。



メインスプリングの自由長	使用限度 464.2 mm

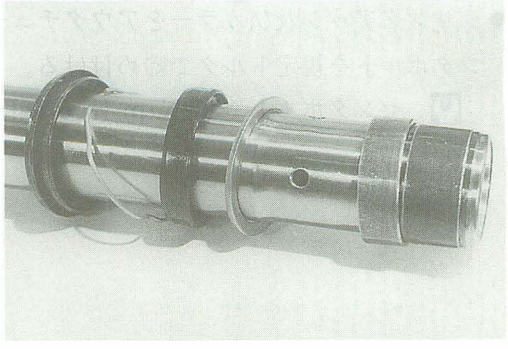
組立て

●組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

⚠注意

- **各部品の洗浄が不完全だと，オイル漏れや早期摩耗の原因になるので組立前に完全に洗浄すること。**
- **フォークを組み立てるときは，新しいフォークオイルを使用すること。**
- **フォークオイルは指定されたオイルを使用すること。**
- **組立時ピストン，スライドブッシュ，ガイドブッシュ，オイルシール，ダストシール及びシリンダボルトのガスケットは新品にすること。**
- **ピストン及びスライドブッシュ，ガイドブッシュには樹脂コーティングがしてあるので，組立時傷をつけないよう注意すること。**

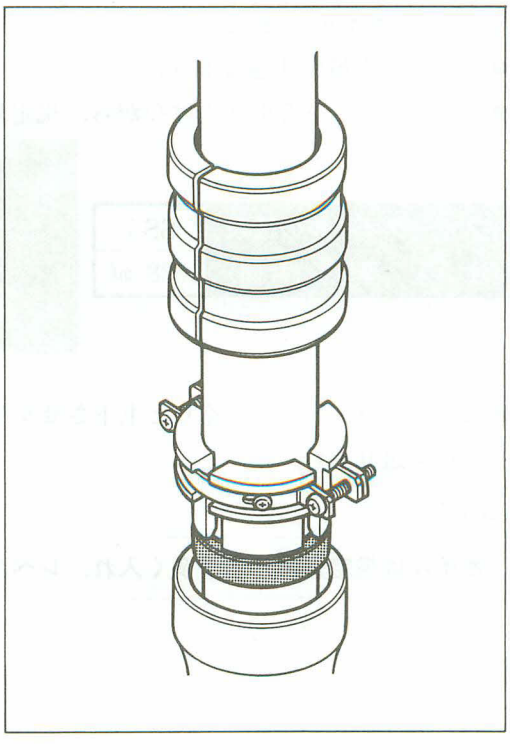
●インナチューブに以下の部品を組み立て，アウタチューブに組み付ける。
・ダストシール
・ストッパリング
・オイルシール
・平ワッシャ
・ガイドブッシュ
・スライドブッシュ



⚠注意

ダストシール，オイルシールのリップを傷つけない様注意すること。

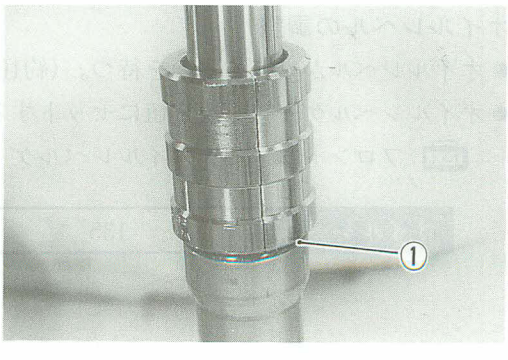
●オイルシールはオイルシールリップ部にグリスを塗布して，フロントフォークオイルシールインストーラで圧入する。
A スズキスーパグリス〝A〟
TOOL フロントフォークオイルシールインストーラ
：09940－52860



⚠注意

インストーラが汚れていると打ち込むときにインナチューブを傷つけるので，使う前に洗浄すること。

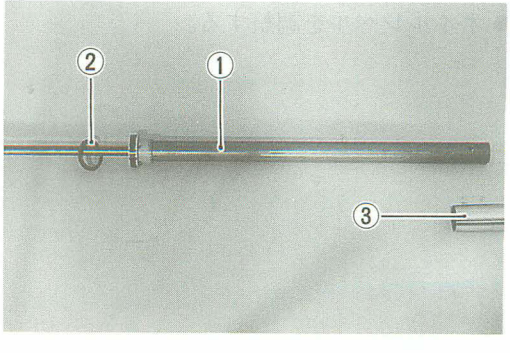
●ストッパリングを組み立てる。
●ダストシール①をインストーラのアタッチメントを使わずに圧入する。
TOOL フロントフォークオイルシールインストーラ
：09940－52860



⚠注意

ダストシールのリップ部を傷つけない様，注意して組み立てること。

●シリンダアッシ①にワッシャ②，オイルロックピース③を組み立てる。



● シリンダアッシ及びカラーをアウタチューブに組み立て，センタボルトを規定トルクで締め付ける。

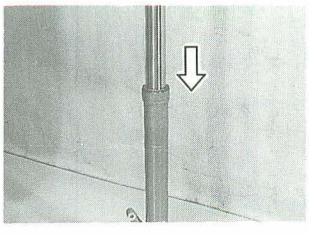
センタボルト：35 N·m {3.6 kgf·m}

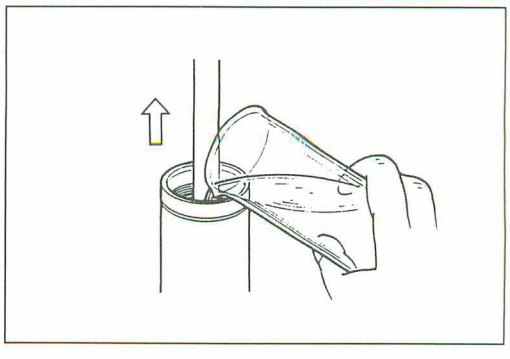
フォークオイルの注入

● フォークを最圧状態にする。

● ピストンロッドを引き上げながら，規定量のオイルを静かに注入する。

フォークオイルの種類	SS 7
注　入　量　（片側）	538 mℓ

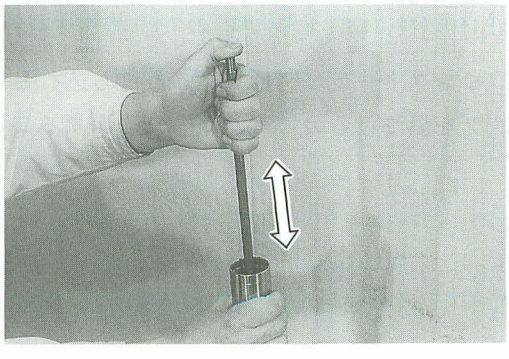




● ピストンロッドをゆっくりと上下させシリンダアッシ内にオイルを送り込む。

⚠注意

オイルは規定量より若干多く入れ，レベル調整時に抜く。



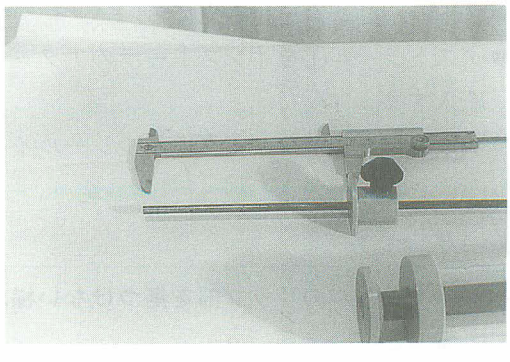
オイルレベルの調整

● オイルレベルが安定するのを待つ。(約10分)

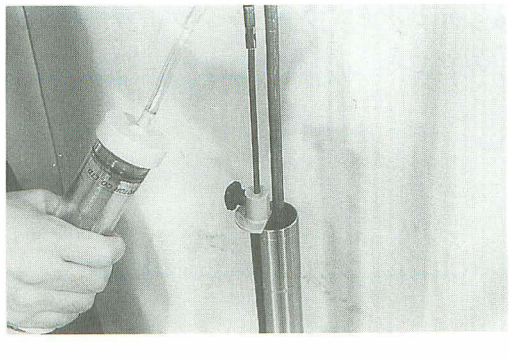
● オイルレベルゲージを規定値にセットする。

TOOL フロントフォークオイルレベルゲージ：09943−74111

オイルレベル	135 mm



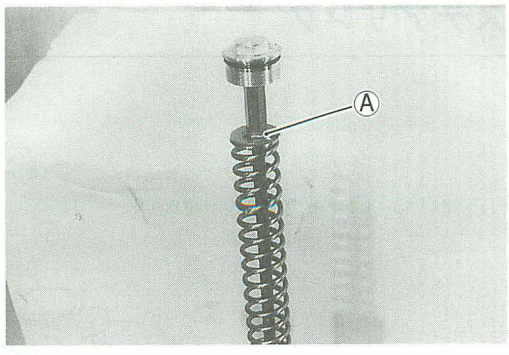
● オイルレベルを調整する。



●以下の部品を組み立てる。
・スプリング
・スプリングリテーナ
・ナット

⚠注意

ナットⒶはインナロッドにいっぱいまで締め込むこと。



・ジョイント
締付トルク
ジョイントとインナロッドナットとの締付トルク
：20 N·m {2.0 kgf·m}
・フォークキャップ

●以下分解，取外しの逆に組み立てる。

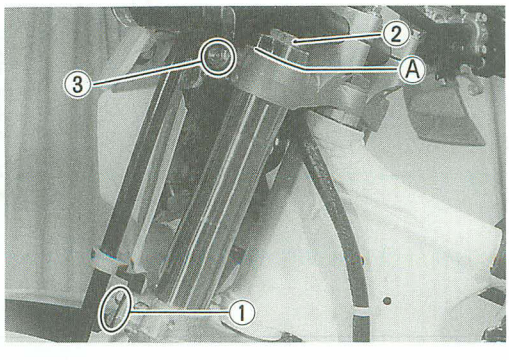
⚠注意

オイル漏れを防ぐため，フォークキャップのOリングは新品に交換すること。

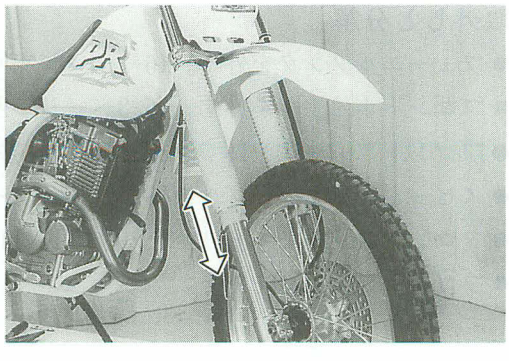
●フロントフォークをアッパブラケット及びロアーブラケットに通す。
●フロントフォークの刻線Ⓐをアッパブラケット上面に合わせる。

⚠注意

フロントフォークの刻線はアッパブラケットの上面より突き出さないこと。

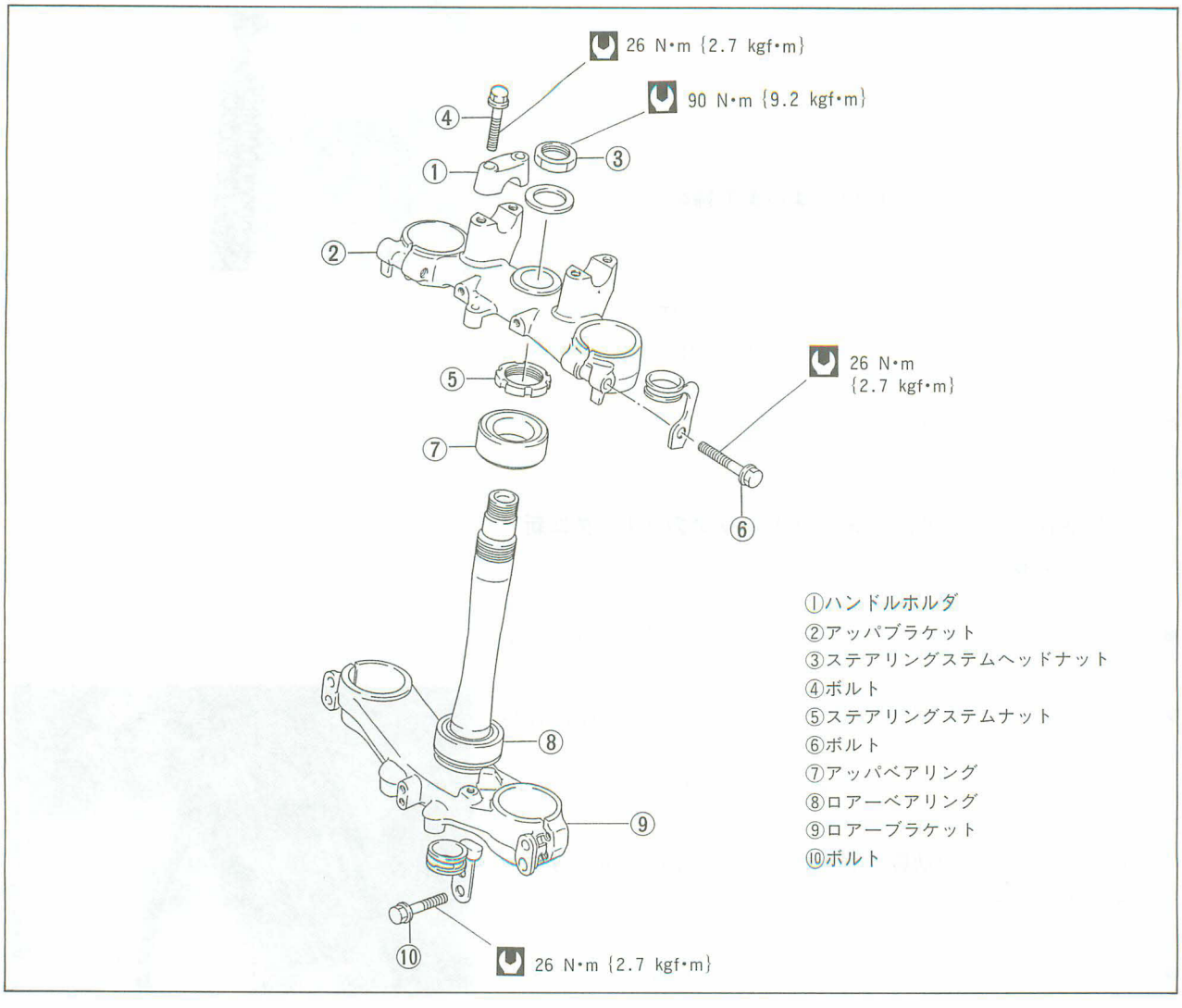


●フロントフォークのロアクランプボルト①を締めて，フォークキャップ②を締め付ける。
フォークキャップ：25 N·m {2.6 kgf·m}
●アッパブラケットボルト③を規定トルクで締め付ける。
アッパブラケットボルト：26 N·m {2.7 kgf·m}
●ロアーブラケットボルト①を締め付ける。
ロアーブラケットボルト：26 N·m {2.7 kgf·m}



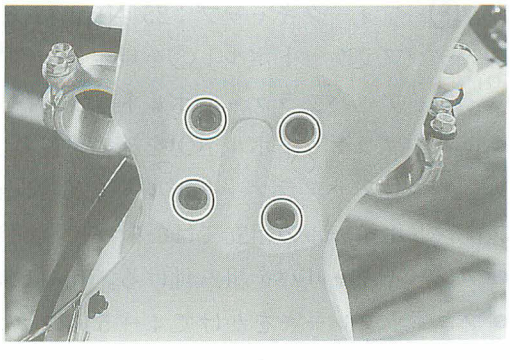
フロントホイールの組立ては6-6ページ参照。
●ブレーキキャリパを組み付ける。(6-11ページ参照)
●フロントブレーキをかけて4～5回フロントフォークをストロークさせてなじませる。

ステアリング

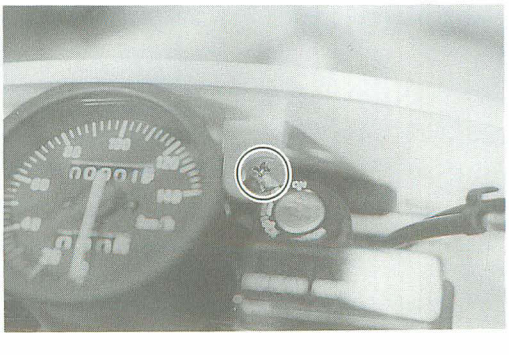


取外しと分解

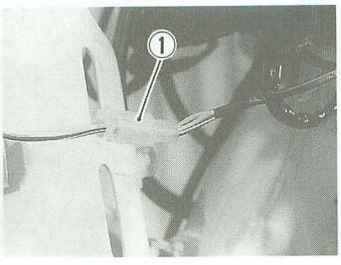
- フューエルタンクを外す。(6-1ページ参照)
- フロントホイールを外す。(6-3ページ参照)
- フロントフォークを外す。(6-18ページ参照)
- スピードメータケーブルを外す。(6-3ページ参照)
- フロントブレーキキャリパを外す。(6-11ページ参照)
- フロントフェンダを外す。

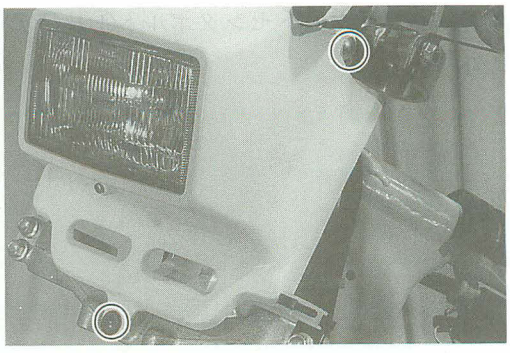


- ヘッドランプアッパカバー締付スクリュを外し，ヘッドランプアッパカバーを外す。

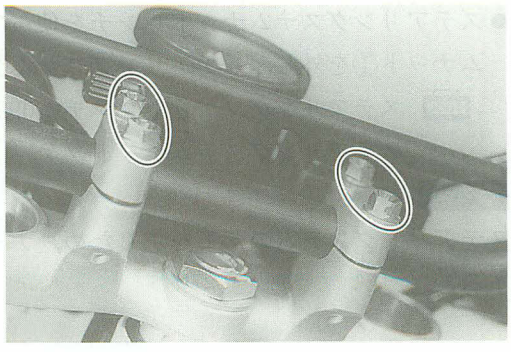


●ヘッドランプカバー締付スクリュ及びナットを外す。
●カプラ①を外す。

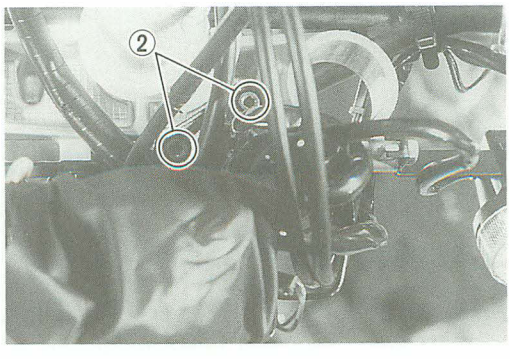




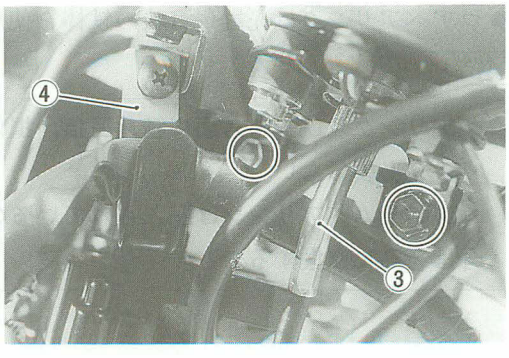
●ハンドルバーブラケットを外す。



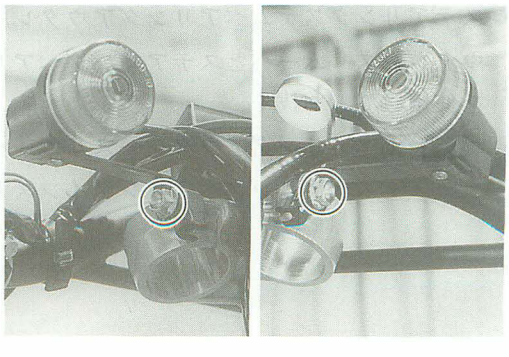
●イグニッションスイッチ締付ボルト②を外す。



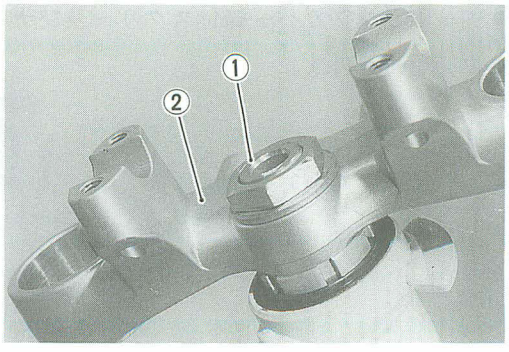
●スピードメータケーブル③及びクランプ④を外す。
●スピードメータマウントボルトを外す。



●ターンシグナルランプを外す。
●スピードメータアッシ及びイグニッションスイッチ，ハンドルバーを外す。



●アッパブラケットセンタボルト①及びアッパブラケット②を外す。

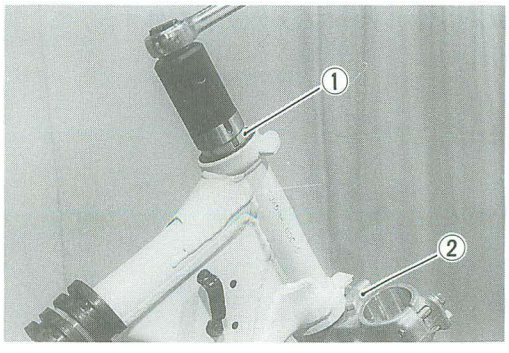


●ステアリングステムナットレンチを使ってステアリングステムナット①を外し，ステアリングステム②を外す。

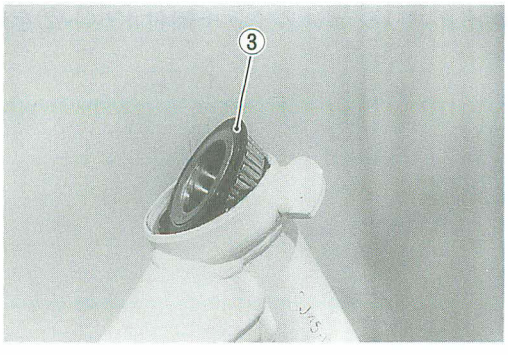
TOOL ステアリングソケットレンチ：09940－14911
ステアリングステムナットソケット：09940－14960

参　考

ステアリングステムの落下を防ぐため，ナットを外すとき保持すること。



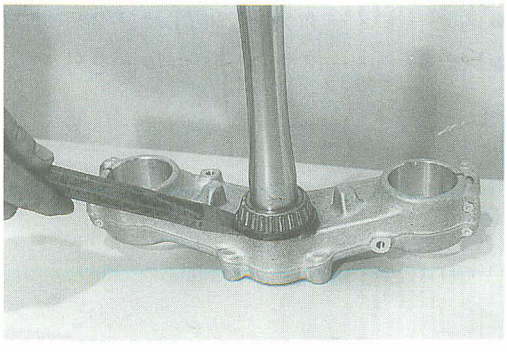
●アッパベアリング③を外す。



●ロアベアリングは先端(－)状の鉄棒を使用して取り外す。

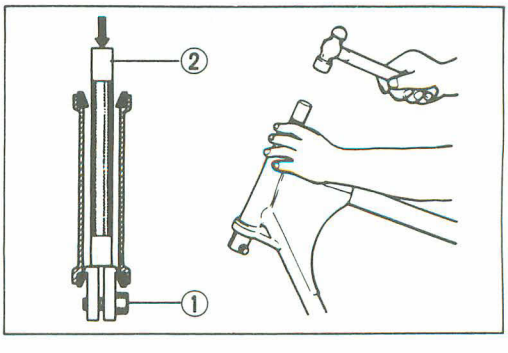
⚠注意

ベアリング及びレース面に錆，圧痕，損傷等がなければ取り外す必要はない。
ロアステムベアリングは圧入されているので一旦外した場合は新品に交換すること。



●ステアリングステムベアリングアウタレースはベアリングアウタレースリムーバとステアリングベアリングインストーラを使用して打ち抜く。

TOOL ①ベアリングアウタレースリムーバ：09941－54911
②ステアリングベアリングインストーラ：
09941－74910



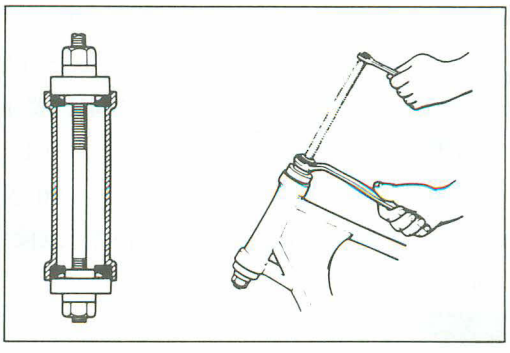
点検

- ステアリングステム及びステアリングステムヘッドに損傷がないか点検する。
- ステムベアリング及びレースに錆，圧痕，損傷等がないか点検する。

組立て

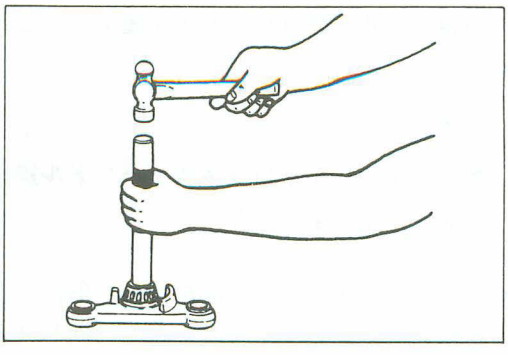
- 組立て及び取付けは取外しと分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。
- ベアリングインストーラを使ってアッパ及びロアアウタレースを圧入する。

TOOL ステアリングレース&スイングアームベアリングインストーラ：09941－34513



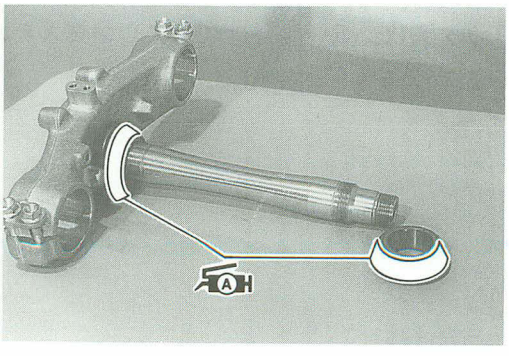
- ロアステムベアリングを取り付ける時は，ベアリングの上に寸法の合うワッシャを置き，ステアリングベアリングインストーラを使って圧入する。

TOOL ベアリングインストーラ：09925－18010



- ステアリングステムを取り付ける前にアッパ及びロアベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。

A H スズキスーパグリス〝A〟

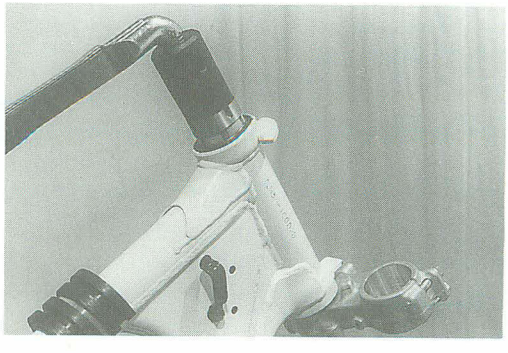


- ステアリングステムナットレンチを使って，ステムナットを規定トルクで締め付ける。

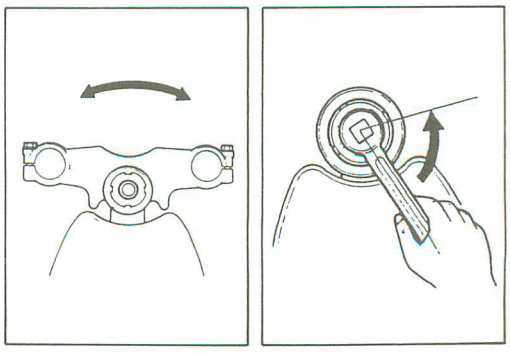
ステアリングステムナット：50 N·m {5.1 kgf·m}

TOOL ステアリングステムソケットレンチ：09940－14911

ステアリングステムナットソケット：09940－14960



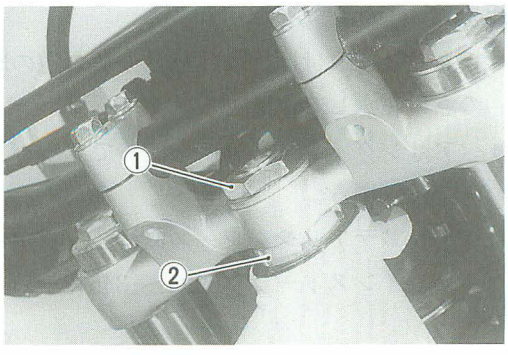
● ステアリングステムを５～６回左右に回転させてテーパローラベアリングをなじませる。
● ステムナットを¼～½回転戻す。
● この状態でステアリングステムにガタがなく，重くなくスムーズに動くか確認する。
● ガタがあったり重い場合はステムナットで調整する。



● ステアリングステムヘッド及びフロントフォークを取り付けた後，ステアリングステムヘッドナット①を規定トルクで締め付ける。(フロントフォークの取付要領は6-24ページ参照)

ステアリングステムヘッドナット
：90 N･m {9.2 kgf･m}

● 組立完了後，ステアリングの作動を点検する。(3-4ページ参照)

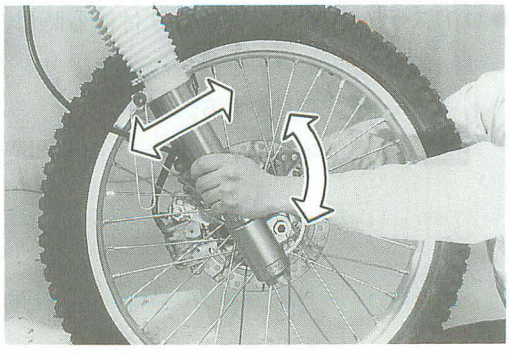


参　考

ステアリングステムヘッドナットの締付によって，ステムナットのねじのすき間分ハンドルが重くなることがあるので注意すること。

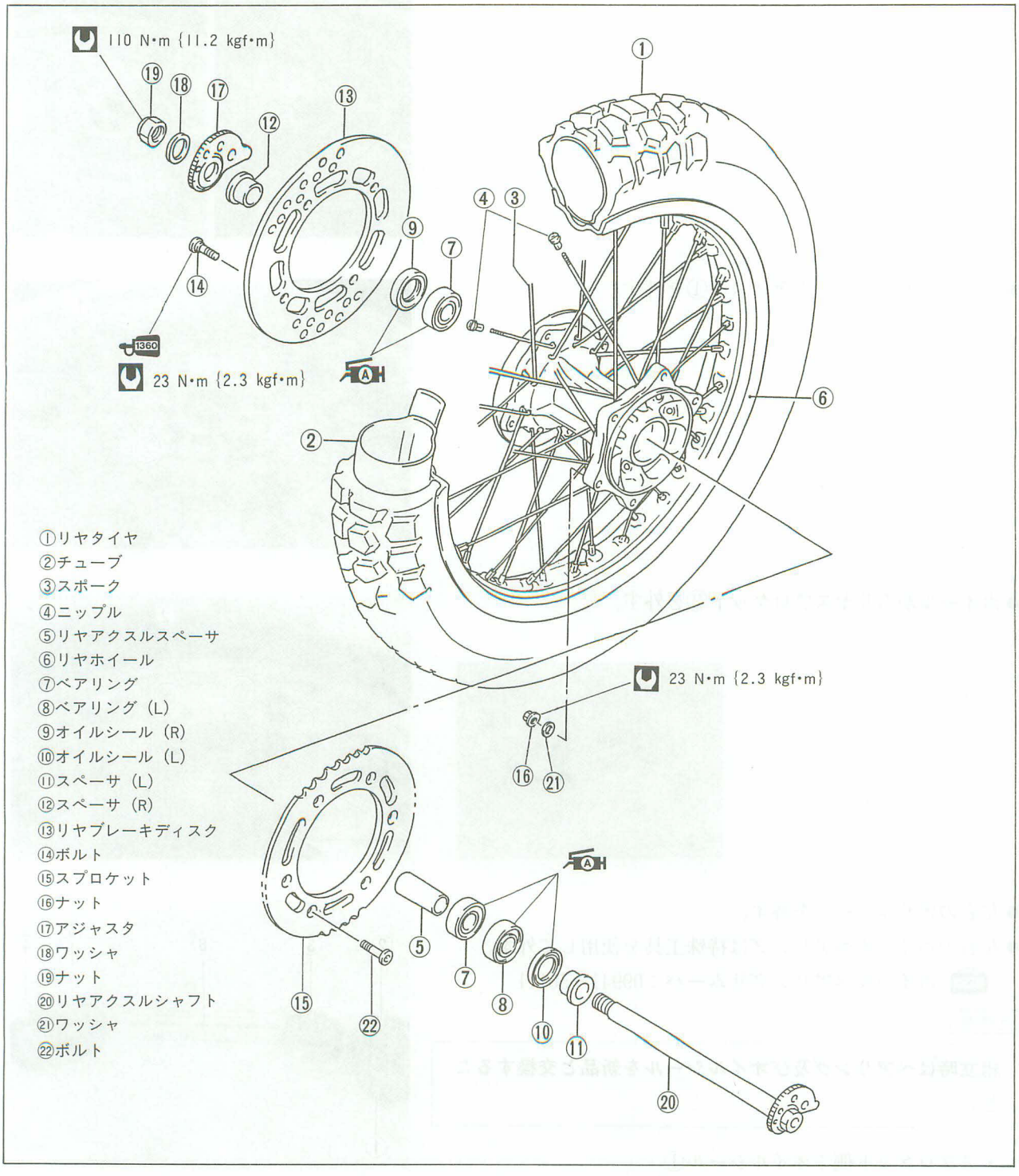
⚠注意

ケーブルやワイヤハーネスがハンドル操作の妨げになっていないか確認すること。



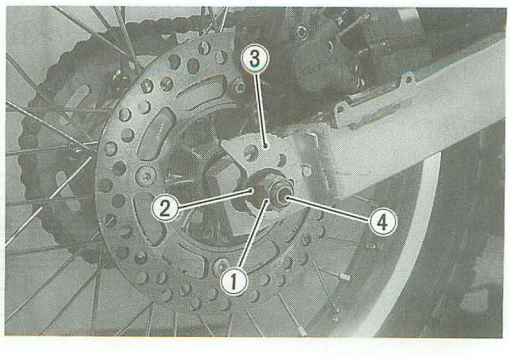
● フロントフォークの下部を持ち，前後に振って，ステアリングにガタがないか，また，左右に回しスムーズに回転するか点検する。
ガタ又は，重い場合はステアリングステムナット②を調整する。(3-5ページ参照)

リヤホイール

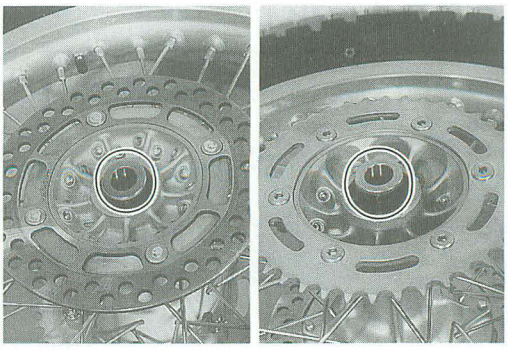


取外し

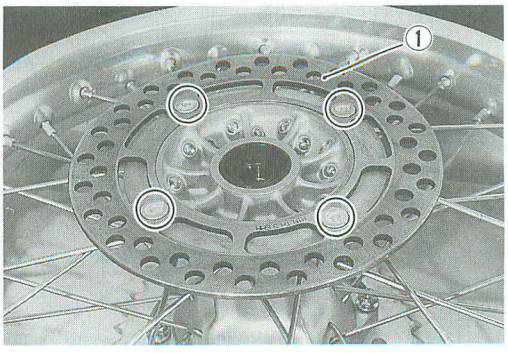
- 車体の下にジャッキ等を掛け車体を安定させる。
- リヤアクスルシャフトナット①を外す。
- ワッシャ②及びドライブチェーンアジャスタ③を外す。
- リヤアクスルシャフト④を抜いてドライブチェーンを外し，ホイールを外す。



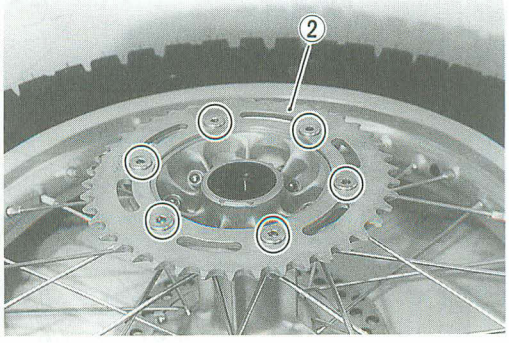
●左右のリヤアクスルスペーサを外す。



●ホイールからブレーキディスク①を外す。



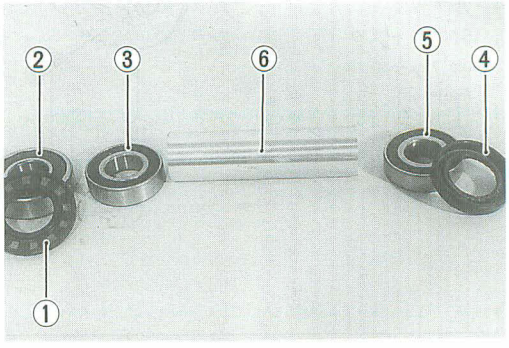
●ホイールからリヤスプロケット②を外す。



●左右のオイルシールを外す。

●左右のホイールベアリングは特殊工具を使用して外す。

TOOL ホイールベアリングリムーバ：09941－50111



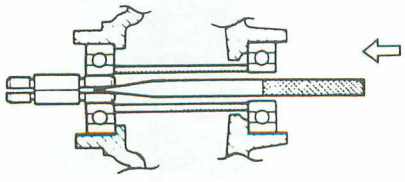
⚠注意

組立時はベアリング及びオイルシールを新品と交換すること。

・スプロケット側：オイルシール①
　　ベアリング②，ベアリング③

・ブレーキディスク側：オイルシール④
　　ベアリング⑤

・スペーサ⑥

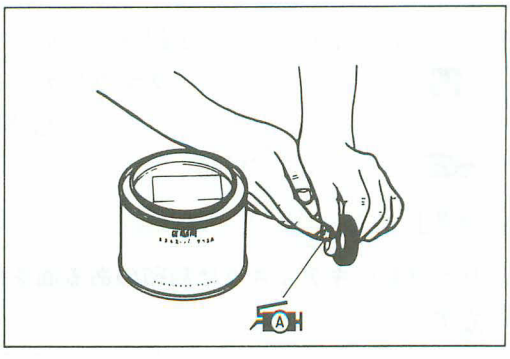


点検

ベアリング ―――― (6-5ページ参照)
アクスルシャフト ―― (6-5ページ参照)
ホイール ―――― (6-4ページ参照)
タイヤ ―――― (6-50ページ参照)
ブレーキディスク ―― (6-13ページ参照)

組立て

組立ては分解の逆の順序で行ない，次の点に注意する。



ホイールベアリング

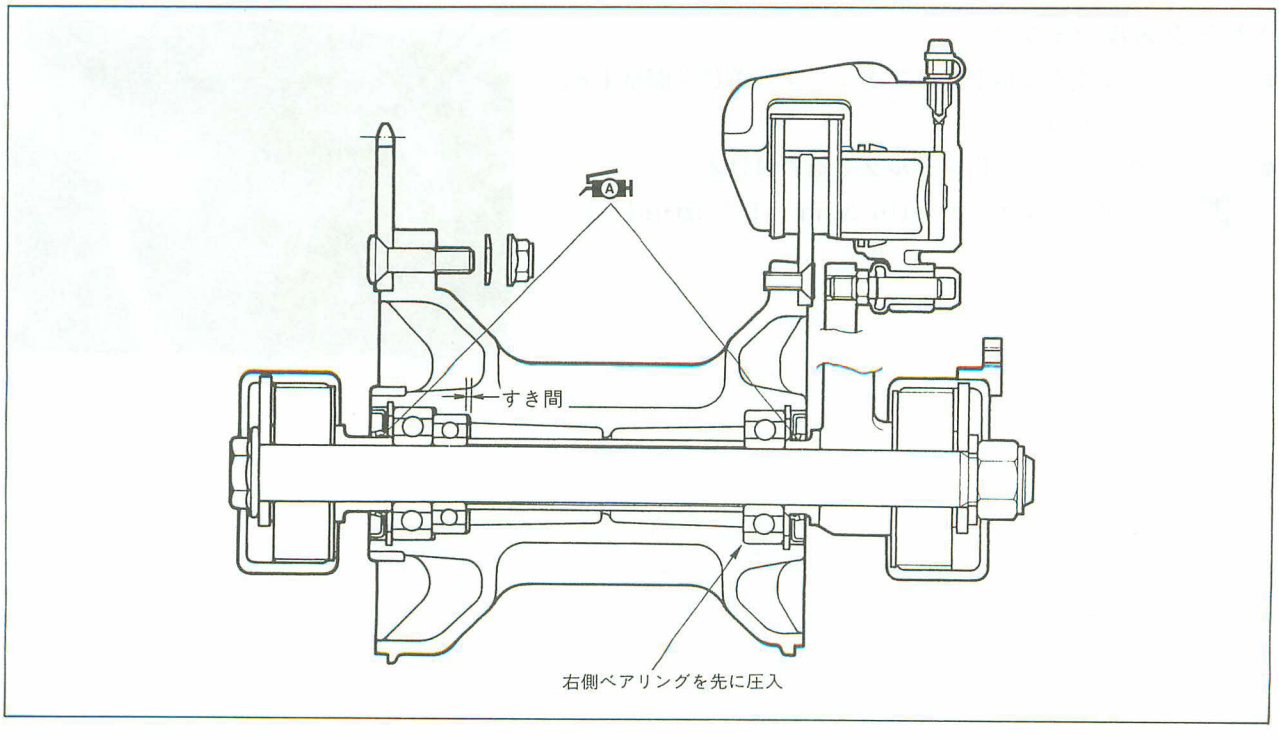
- ベアリングを組み立てるときはベアリングにグリスを塗布する。
- オイルシールのリップ部にグリスを塗布する。
  A スズキスーパグリス〝A〟
- ホイールベアリングは特殊工具を用いて圧入する。
  ・シール面を外側にして圧入する。

⚠注意

ホイールベアリングは右側を最初に取り付けること。

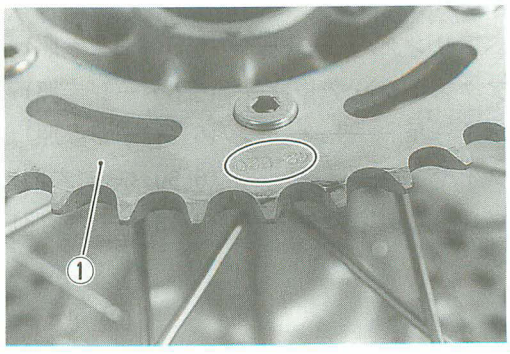
TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84521

- オイルシールを圧入する。



リヤスプロケット

● リヤスプロケット①を組み立てる。

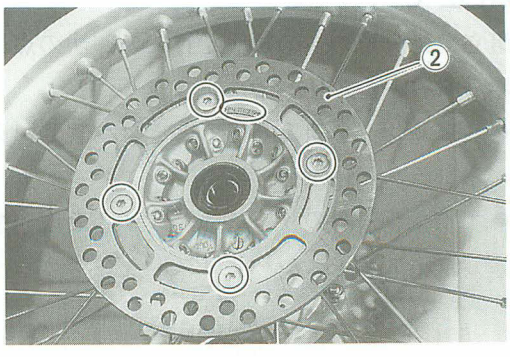


⚠注意

リヤスプロケットは刻印のある面を外側に向けて組み立てること。

リヤスプロケットマウンティングボルト
：23 N·m {2.3 kgf·m}

● リヤブレーキディスク②を組み立てる。



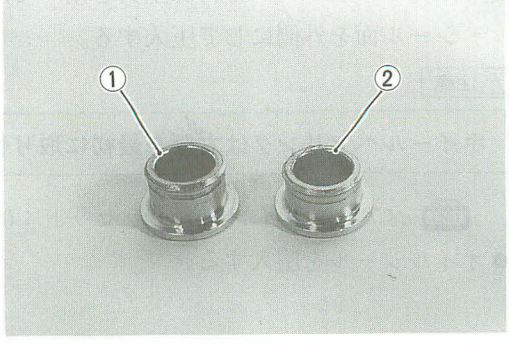
リヤブレーキディスクマウンティングボルト
：23 N·m {2.3 kgf·m}

ネジロック 〝1360〞

⚠注意

リヤブレーキディスクは刻印のある面を外側に向けて組み立てること。

● リヤアクスルシャフトスペーサ①をスプロケット側に，②をブレーキディスク側に組み付ける。



⚠注意

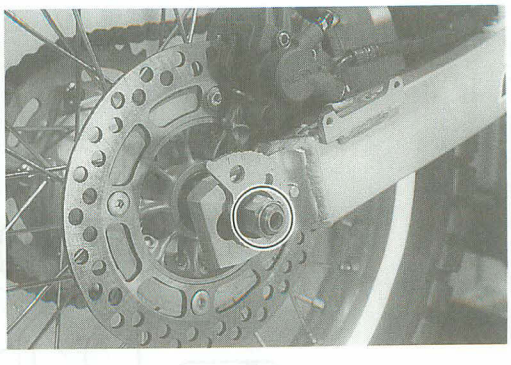
リヤアクスルシャフトスペーサは左右で異なるので，厚みのある方①を左（スプロケット側）に組み立てること。

リヤアクスルシャフト

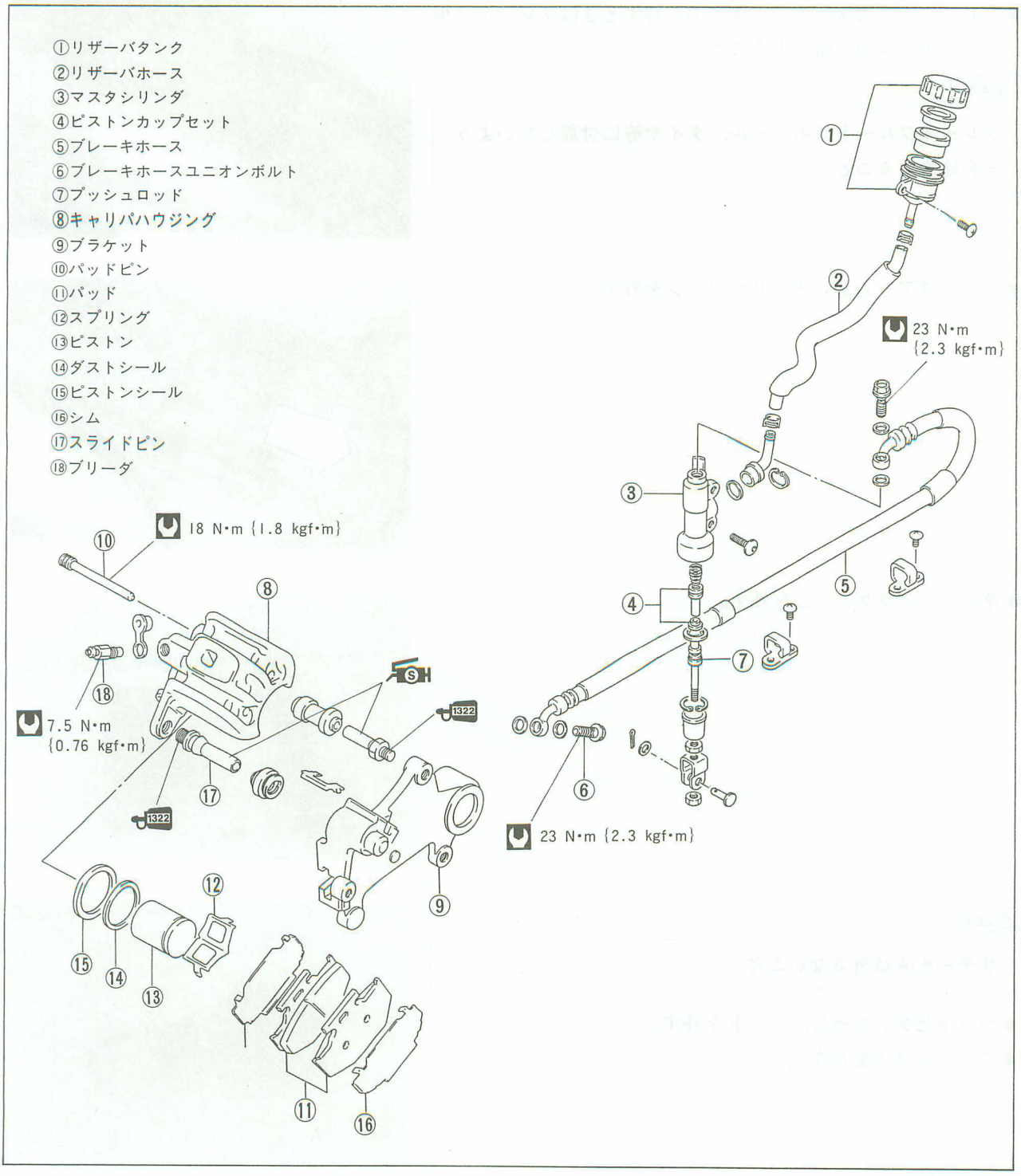
● リヤホイール組立て後ドライブチェーンの遊びを調整する。
(3-10ページ参照)

● リヤアクスルナットを指定トルクで締め付ける。

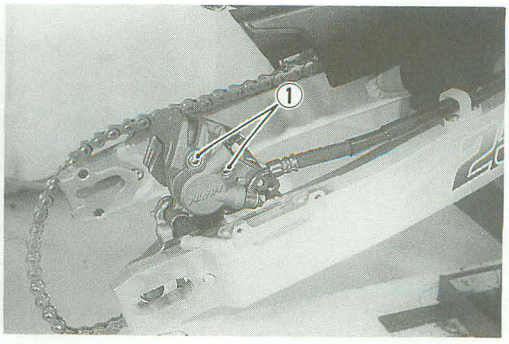
リヤアクスルナット：110 N·m {11.2 kgf·m}



リヤブレーキ



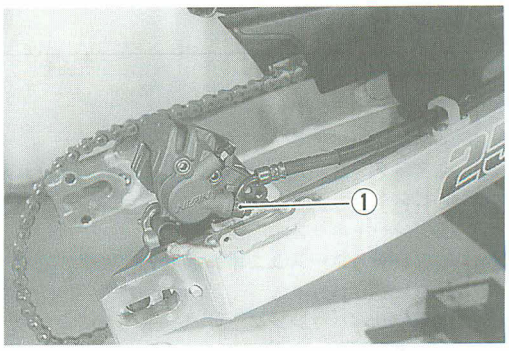
ブレーキパッドの脱着



- ブレーキパッドの脱着はリヤホイールを外して行なう。(6-30ページ参照)
- パッドピン①を外して，パッドを外す。
  - パッドピン：18 N·m {1.8 kgf·m}

リヤキャリパの分解

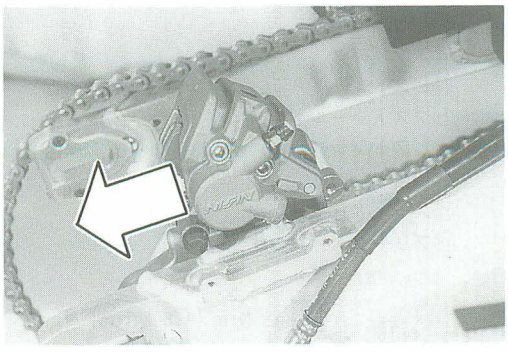
●ブレーキホースユニオンボルト①を外すときはブレーキフルードをオイル受に流し出すこと。



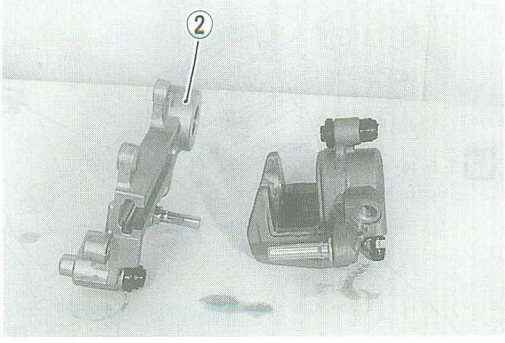
⚠注意

ブレーキフルードはホイール，タイヤ等に付着しないよう十分注意すること。

●スイングアームからキャリパアッシを外す。



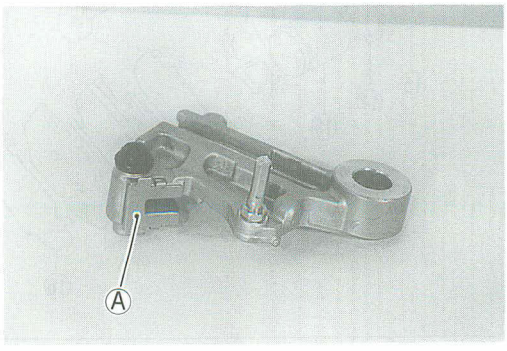
●キャリパブラケット②を外す。

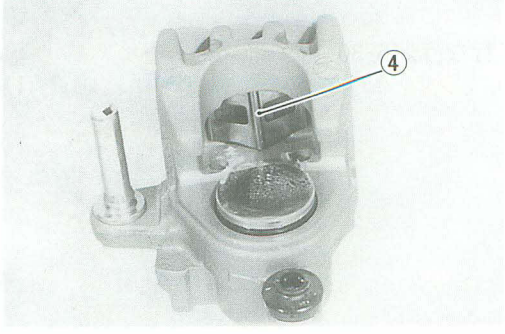


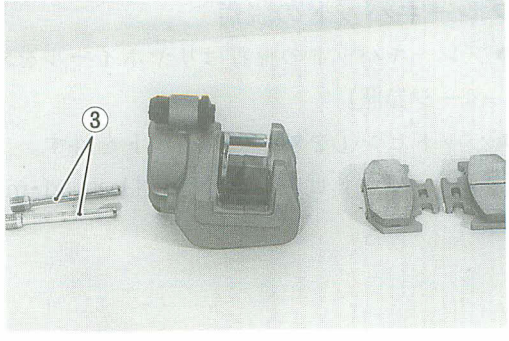
⚠注意

リテーナⒶは外さないこと。

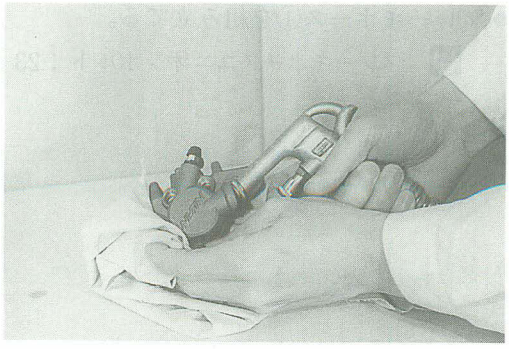
●パッドピン③を外し，パッドを外す。
●スプリング④を外す。







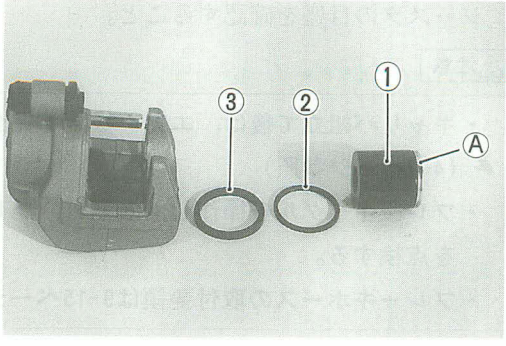
● キャリパピストンを取り外す場合はピストンに布切れ等を掛けて手を保護しておき，オイル室にエアーを吹き込んで抜き取る。



⚠注意

・ピストンが勢いよくとび出すことがあって危険なので，ピストンの下に手を入れないこと。
・エアを吹き込むとき，キャリパをしっかり押さえること。
・高圧のエアは使用せず，徐々に圧力を上げること。

● ピストン①，ダストシール②，ピストンシール③を外す。



⚠注意

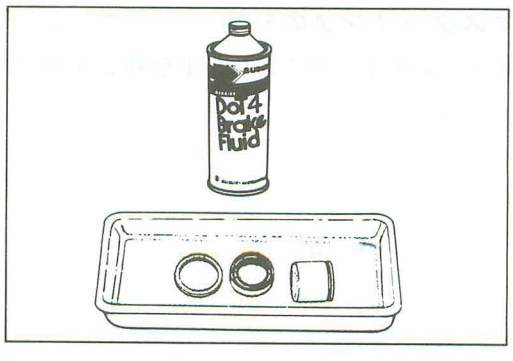
ピストン頭部のプレートⒶは外さないこと。

キャリパの点検

● キャリパ及びピストンの摺動面に損傷がないか点検する。
● ダストシール，ピストンシールに摩耗，損傷がないか点検する。

キャリパの組立て

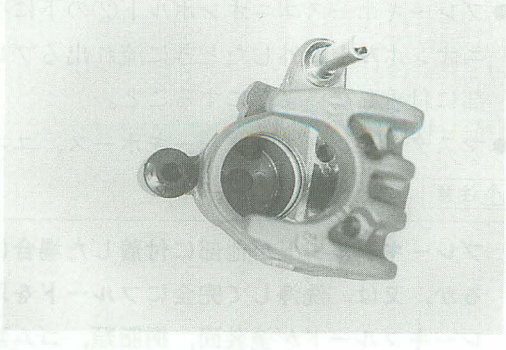
組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また，下記に記載した項目は組立時において特に気をつけて作業すること。



⚠注意

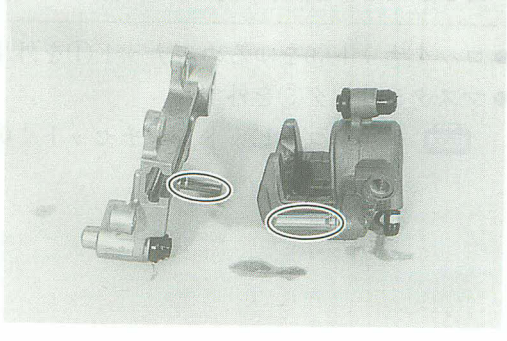
使用済ブレーキフルード，溢れたブレーキフルードは再使用しないこと。また，長期間経過したブレーキフルードは使用しないこと。

BF　スズキブレーキフルード（DOT 4）



⚠注意

・組み立てる前に各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。
・洗浄したあと布で拭かないでそのまま組み立てること。
・洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
・ピストンシール，ダストシールはいずれも新品を使用し，ピストン及びキャリパシリンダ内面にブレーキフルードを塗布してから取り付けること。

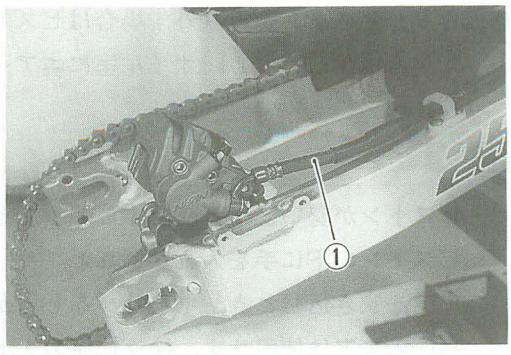


● ピンにグリスを塗布して組み立てる。

SH　スズキキャリパアクスルグリス

●ブレーキホース①を組み立てる。

ブレーキホースユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



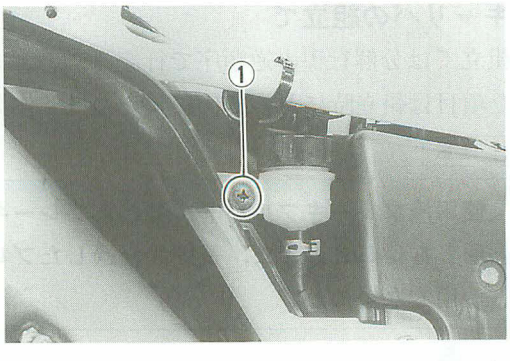
●キャリパ組立て後は，ドライブチェーンの遊び，チェーンアジャスタの目盛を確認すること。

⚠注意

・キャリパ組立て後は，エアー抜きを完全に行なうこと。（4-7ページ参照）
・ブレーキペダルを操作し，液漏れ，ブレーキの効き具合を点検する。
・ブレーキホースの取付要領は9-15ページ参照。

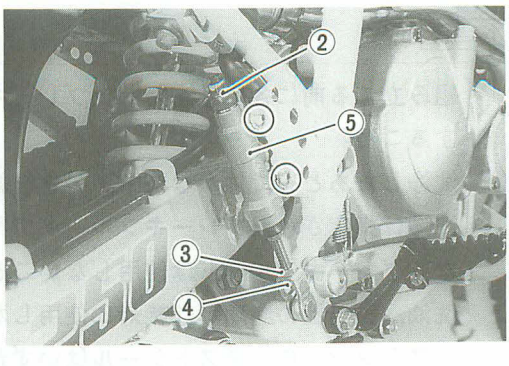
マスタシリンダの分解

●マウンティングスクリュ①を外しリザーバタンクを自由にしておく。



●ブレーキホースユニオンボルト②の下に布切れ等を敷き，ユニオンボルトを外したときに流れ出るブレーキフルードが他部に付着しないようにすること。

●マスタシリンダよりブレーキホース，ユニオンボルトを外す。



⚠注意

ブレーキフルードが他部に付着した場合はきれいに拭き取るか，又は，洗浄して完全にフルードを取り除くこと。ブレーキフルードが塗装面，樹脂類，ゴム類その他に付着したままだと，損傷，亀裂等の原因になる。

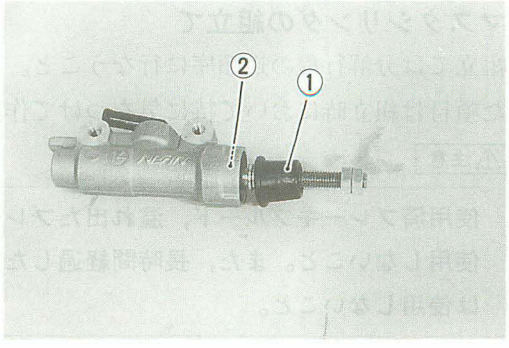
●ロックナット③をゆるめ，ナット④を外す。

●マスタシリンダ⑤を外す。

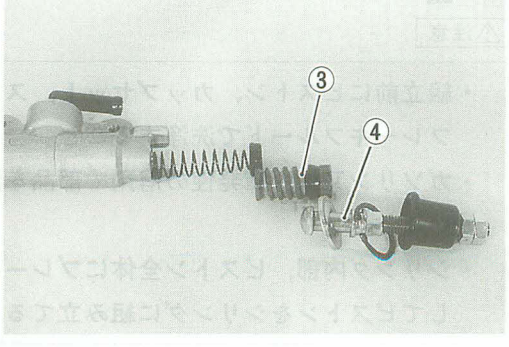
TOOL ヘキサゴンビットレンチセット：09900－00410

● ダストブーツ①を引き抜いておき，サークリップ②を外す。

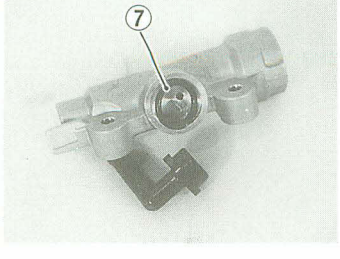
TOOL スナップリングプライヤ：09900－06105

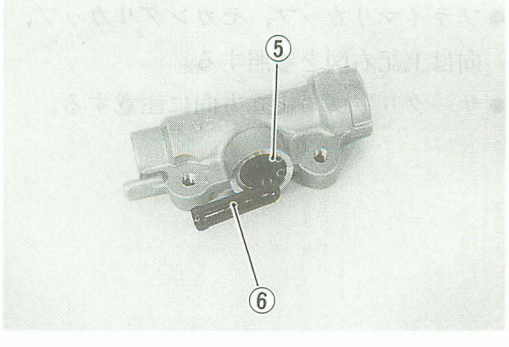


● ピストンカップセット③とプッシュロッド④を外す。



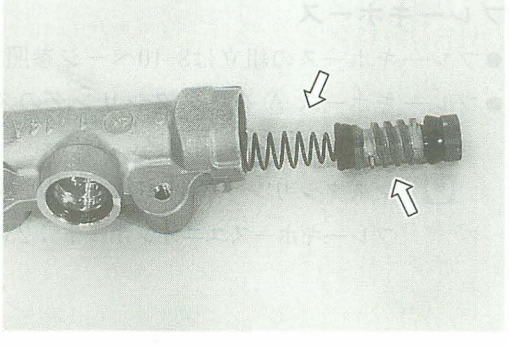
● サークリップ⑤を外し，コネクタ⑥とOリング⑦を外す。





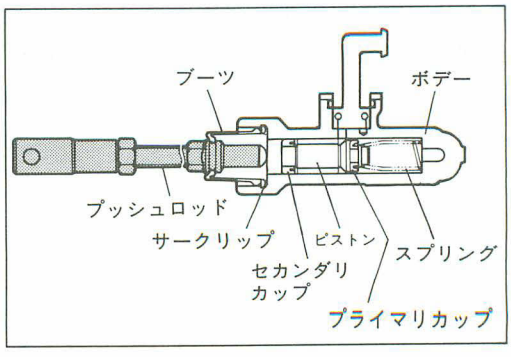
マスタシリンダの点検

● マスタシリンダ，ピストン，カップ等の摺動する部分に摺動傷，摩耗等の有無を点検する。



マスタシリンダの組立て

組立ては分解行程の逆順序に行なうこと。また，下記に記載した項目は組立時において特に気をつけて作業すること。



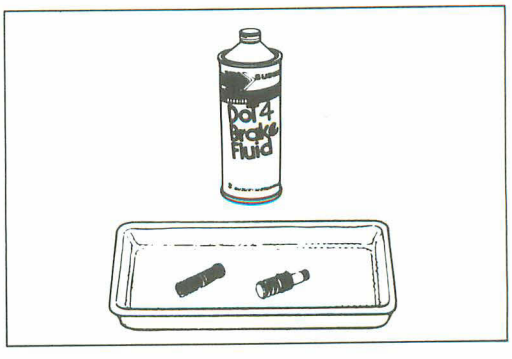
⚠注意

使用済ブレーキフルード，溢れ出たブレーキフルードは再使用しないこと。また，長時間経過したブレーキフルードは使用しないこと。

BF スズキブレーキフルード（DOT 4）

⚠注意

- **組立前にピストン，カップセット，スプリングを新しいブレーキフルードで洗浄すること。**
- **ガソリン又は，揮発性の溶剤で部品を清掃及び洗浄しないこと。**
- **シリンダ内部，ピストン全体にブレーキフルードを塗布してピストンをシリンダに組み立てる。**

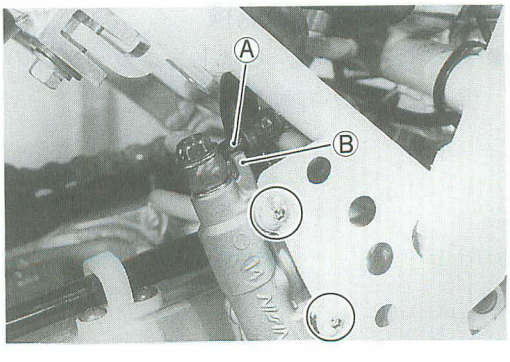


- プライマリカップ，セカンダリカップ，スプリングの組立方向は上記右図を参照する。
- サークリップの組立方向に注意する。

ブレーキホース

- ブレーキホースの組立は8-10ページ参照。
- ブレーキホースⒶをマスタシリンダのストッパⒷに接触させて指定トルクで締め付ける。

マスタシリンダ締付ボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}
ブレーキホースユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}

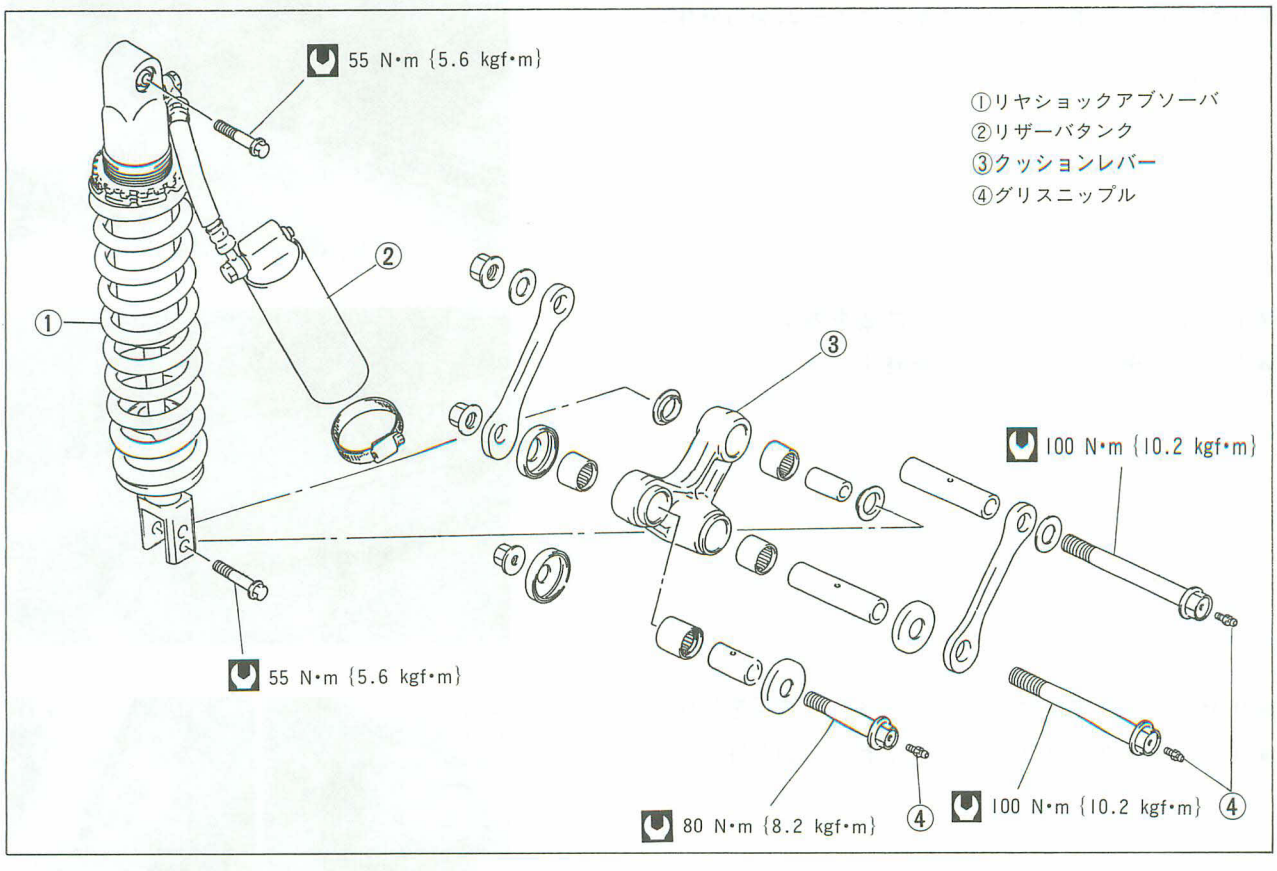


⚠注意

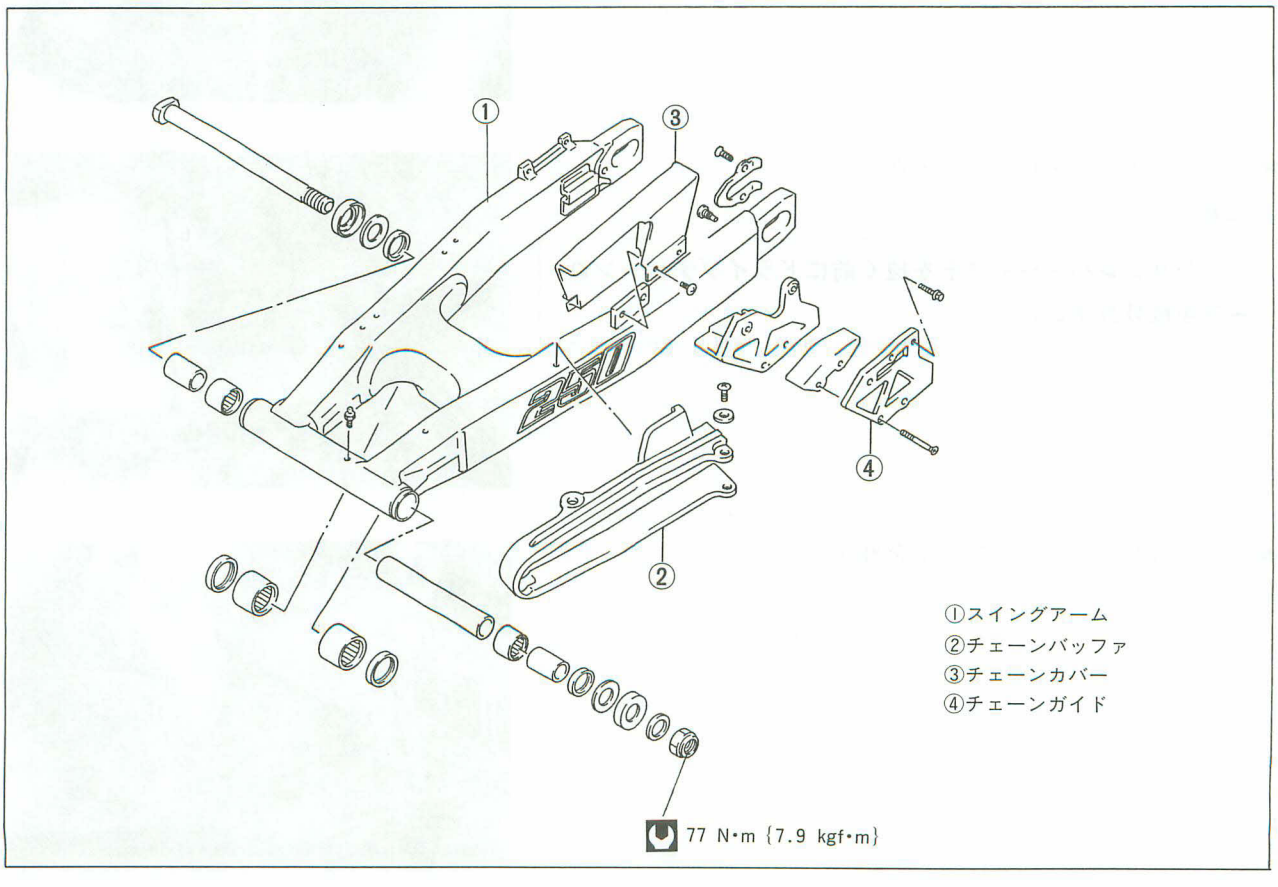
- マスタシリンダ組立後エアー抜きを行なう。(6-9ページ参照)
- ブレーキペダル取付高さ調整後にリヤブレーキランプスイッチの点灯時期の調整を行なう。(3-6ページ参照)(3-13ページ参照)
- ブレーキを操作し，オイル漏れ及びブレーキの効き具合を点検する。

リヤサスペンション

リヤショックアブソーバ・クッションレバー

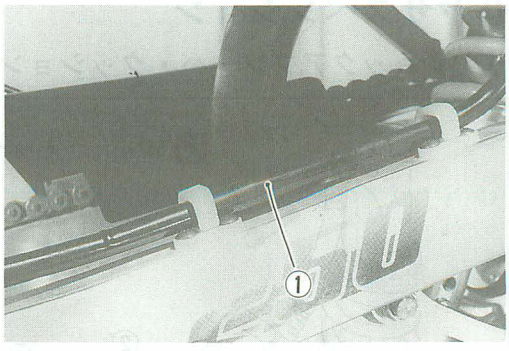


スイングアーム

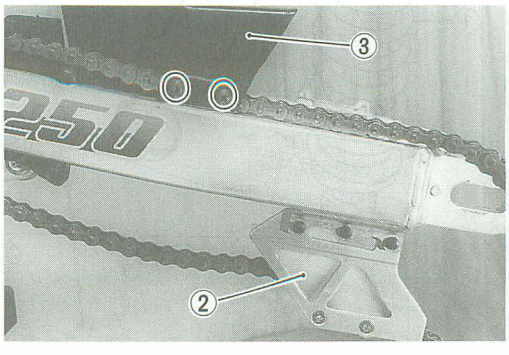


分解

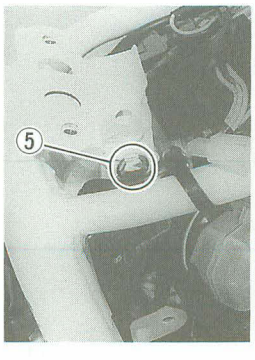
● リヤホイールを外す。(6-30ページ参照)
● リヤブレーキホース①をスイングアームから外す。

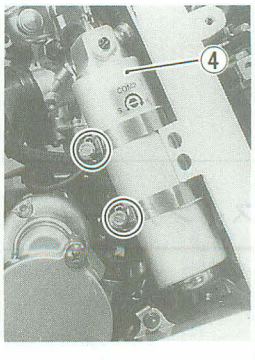


● ドライブチェーンディフェンス②を外す。
● ドライブチェーンカバー③を外す。



● リヤショックアブソーバリザーバタンク④を外す。
● リヤショックアブソーバアッパボルト⑤を外す。

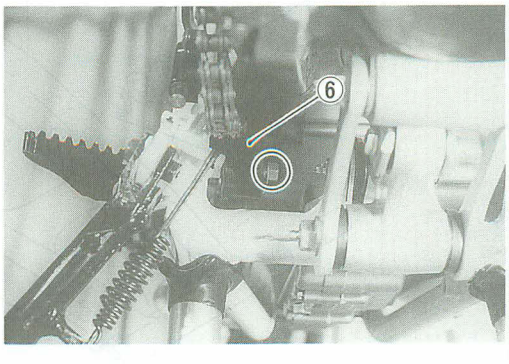




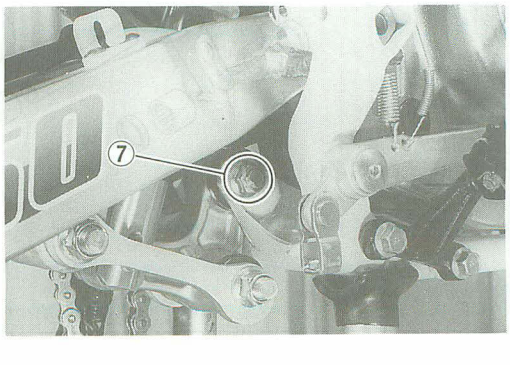
● ドライブチェーンローラ⑥を外す。

⚠注意

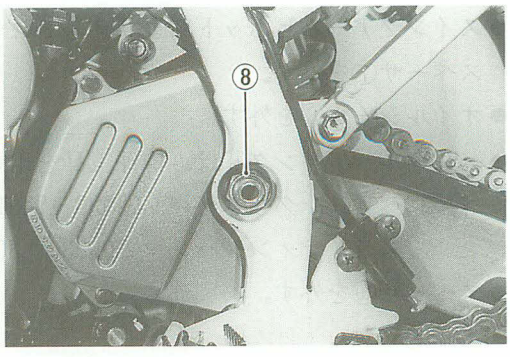
クッションレバーシャフトを抜く前にドライブチェーンローラを取り外すこと。



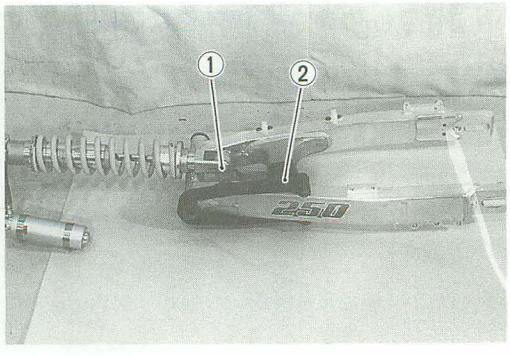
● クッションレバーシャフト⑦を外す。



●スイングアームピボットシャフト⑧を外す。



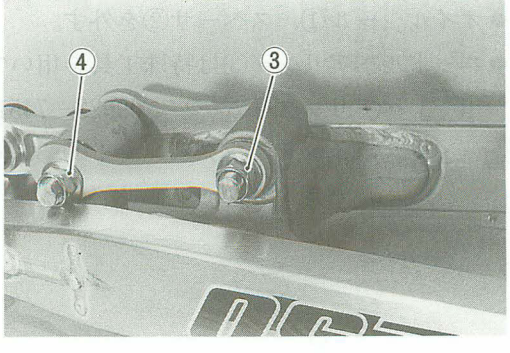
●サスペンションアッシを外す。
●ショックアブソーバボルト①を外し，ショックアブソーバアッシを外す。リヤショックアブソーバの分解組立は6-45ページ参照。
●ドライブチェーンバッファ②を外す。



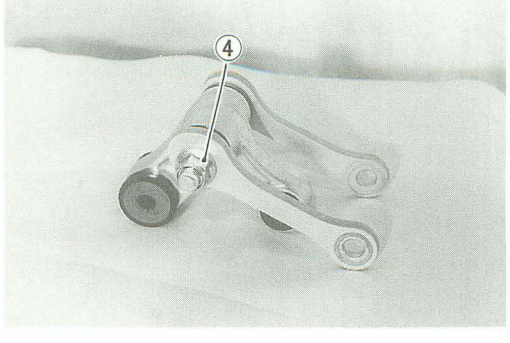
●クッションレバーシャフト③をゆるめる。
●クッションレバーセンタシャフト④をゆるめる。
●クッションレバーシャフト③を外す。

参　考

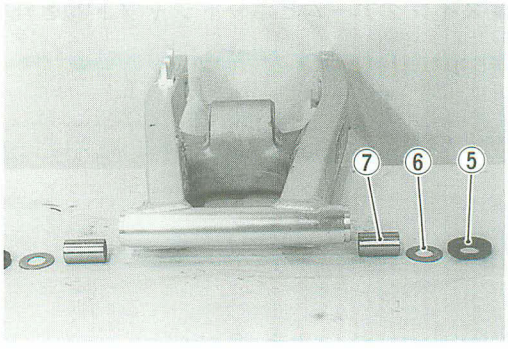
クッションレバーシャフトを外す前に，クッションレバーセンタシャフトをゆるめると外しやすい。

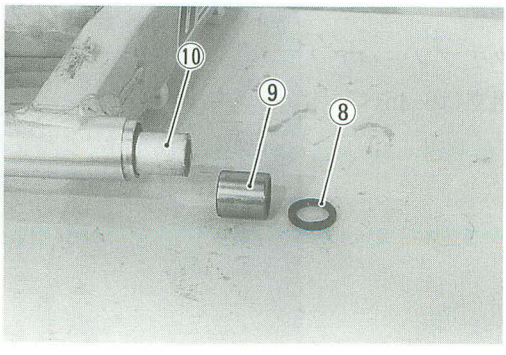


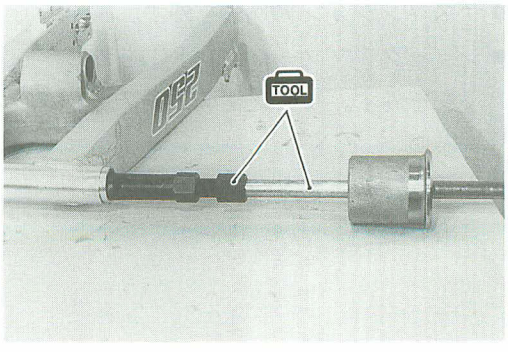
●クッションレバーセンタシャフト④を外す。



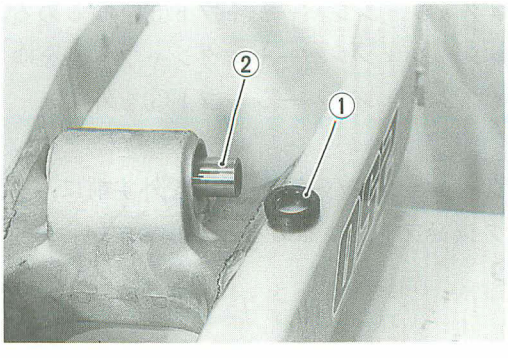
●スイングアームピボット部よりダストシール⑤，ワッシャ⑥，スペーサ⑦を外す。
●オイルシール⑧を外す。
●ニードルベアリング⑨は，特殊工具を用いて外す。
TOOL ベアリングリムーバ：09923－74510
スライディングハンマ：09930－30133
●スペーサ⑩を外す。

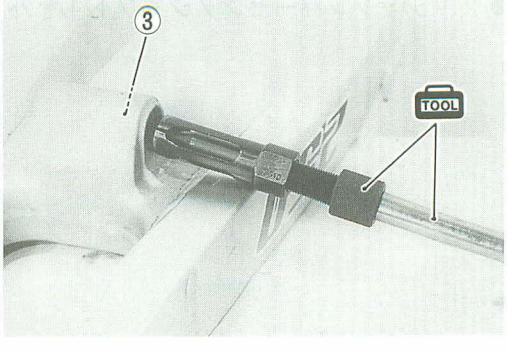




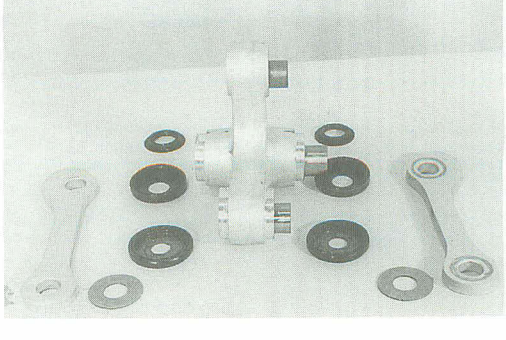


●オイルシール①，スペーサ②を外す。
●ニードルベアリング③は特殊工具を用いて外す。
TOOL ベアリングリムーバ：09923－74510
スラインディングハンマ：09930－30133



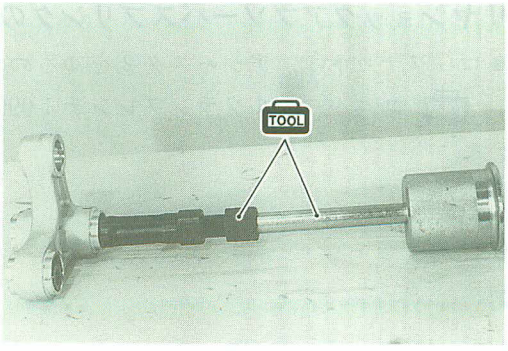


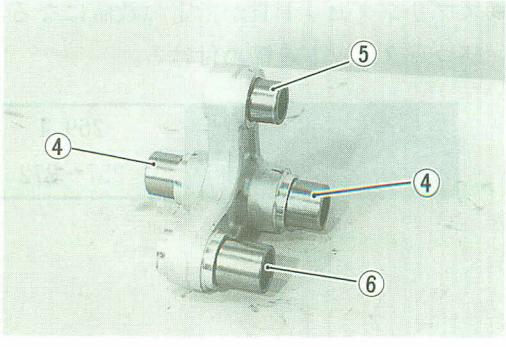
●クッションレバーよりワッシャ，ダストシール，スペーサ等を外す。



●クッションレバーの各ベアリング④⑤⑥を特殊工具を用いて外す。

TOOL ベアリングリムーバ：09923－73210　④
スライディングハンマ：09930－30133　④
ベアリングインストーラ：09943－88211　⑤
09925－98221　⑥

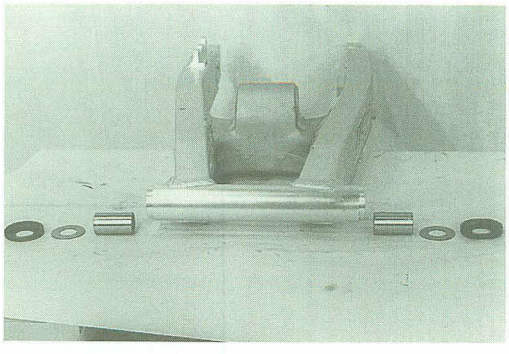




点検

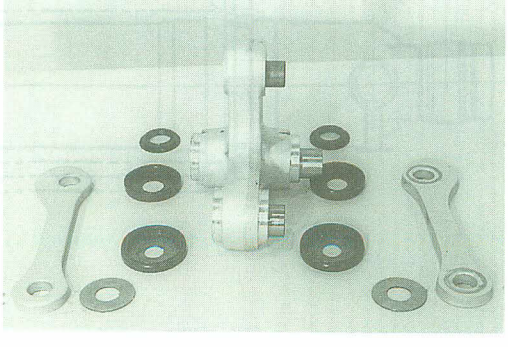
スイングアーム

●スペーサに損傷がないか点検する。
●ベアリング内にスペーサを入れ，スペーサを上下に動かしてガタがないか点検する。いちじるしいガタがある場合はベアリングを新品に交換すること。



クッションレバー

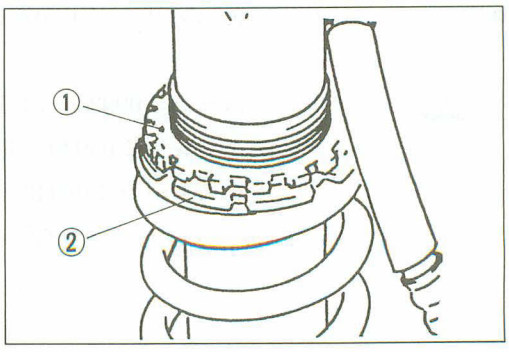
●スペーサに損傷がないか点検する。
●ベアリング内にスペーサを入れ，スペーサを上下に動かしてガタの点検をする。いちじるしいガタがある場合はベアリングを新品に交換すること。



リヤショックアブソーバスプリングの初圧調整

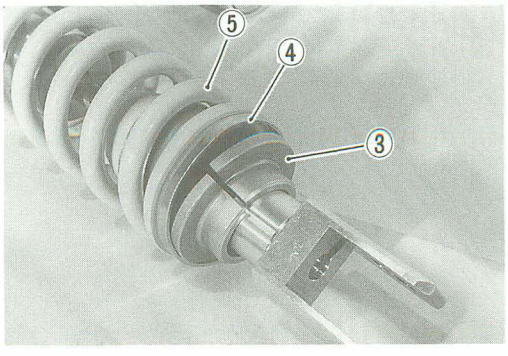
●ロックナット①，アジャスタ②をゆるめる。

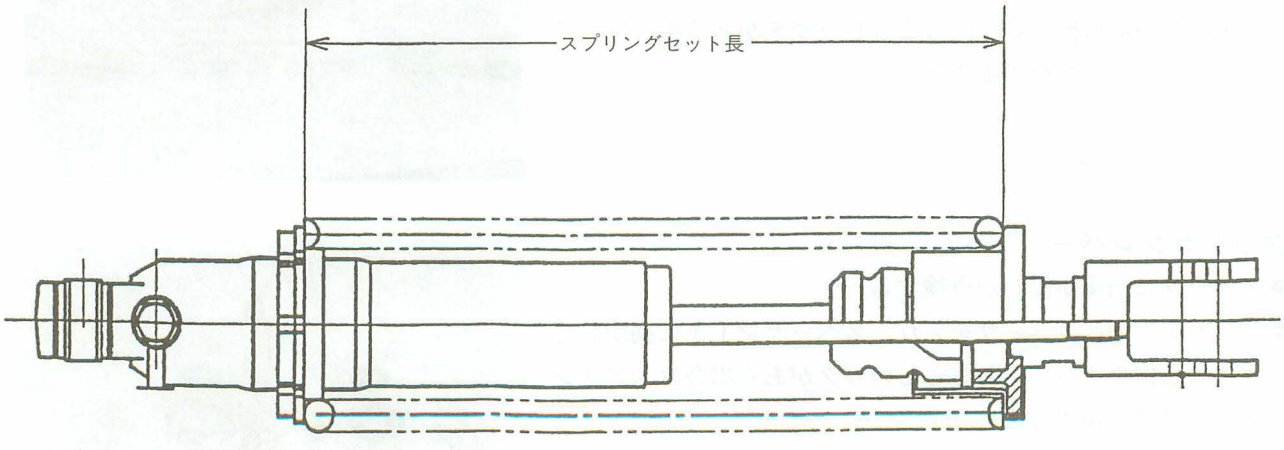
TOOL ユニバーサルクランプレンチ：09910－60611



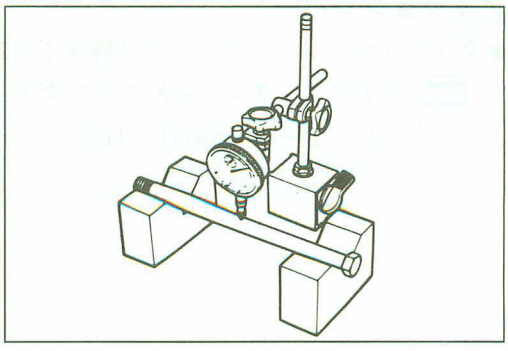
●スプリングセット長が指定の数値になるようにアジャスタ及びロックナットを締め付ける。

スプリングセット長	269.4	mm
スプリング調整範囲	257～272	mm





スイングアームピボットシャフト

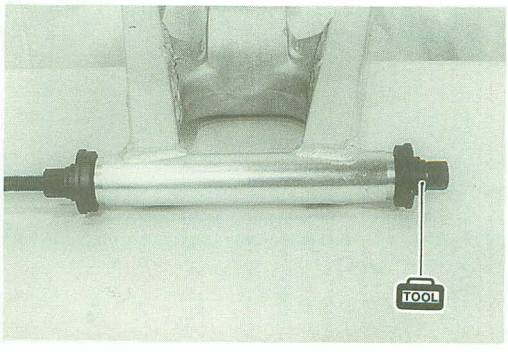


●ピボットシャフトの振れを点検し，いちじるしく限度を越えている場合は，新品と交換する。

スイングアームピボットシャフトの振れ	使用限度	0.25	mm

組立

組立ては分解した行程の逆順序で行なうこと。また，下記に記載した項目は組立時において特に気をつけて作業すること。



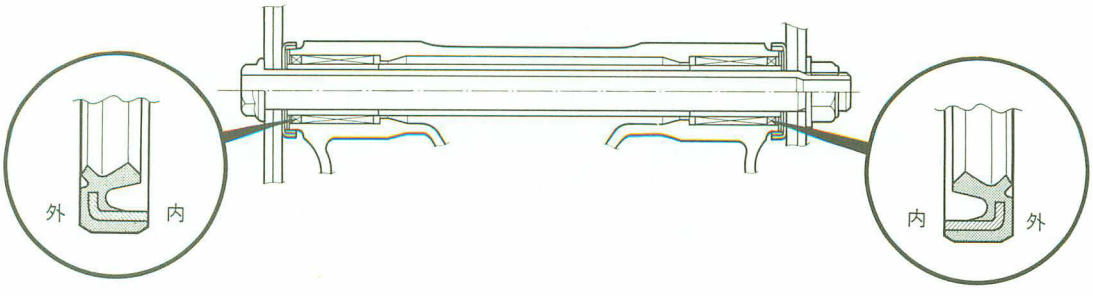
●スイングアームピボットベアリングは特殊工具を用いて圧入する。(端面から5㎜押し込む。)
　ステアリングレース&スイングアームベアリング
　インストーラ：09941－34513

⚠注意

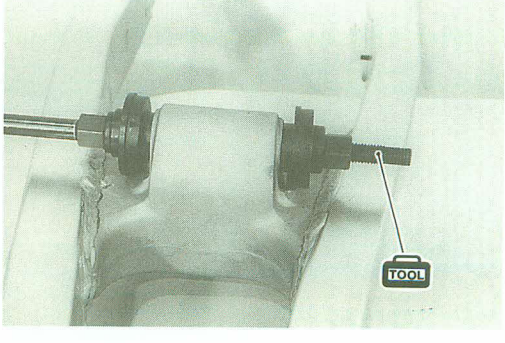
ベアリングを組み立てるときは，グリスを塗布して組み立てる。
ベアリングを組み立てるときは，ベアリングアウタレース片面の刻印側を外側にすること。

●オイルシールの組立方向に注意して取り付ける。(下記イラスト参照)

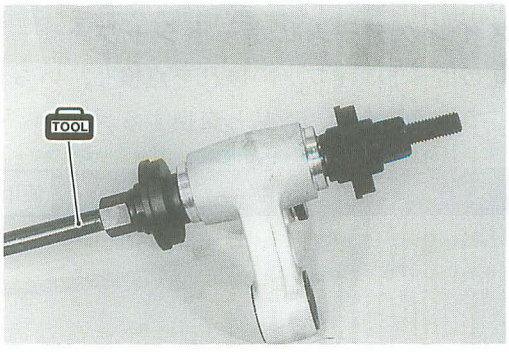
●スペーサ，ダストシールにグリスを塗布して組み立てる。
　A スズキスーパグリス〝A〟



●特殊工具を用いてスイングアームにクッションロッドベアリングを圧入する。(端面から5㎜押し込む。)
　TOOL ステアリングレース&スイングアームベアリング
　インストーラ：09941－34513



クッションレバー



● クッションレバーベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

TOOL ステアリングレース&スイングアームベアリング
インストーラ：09941－34513

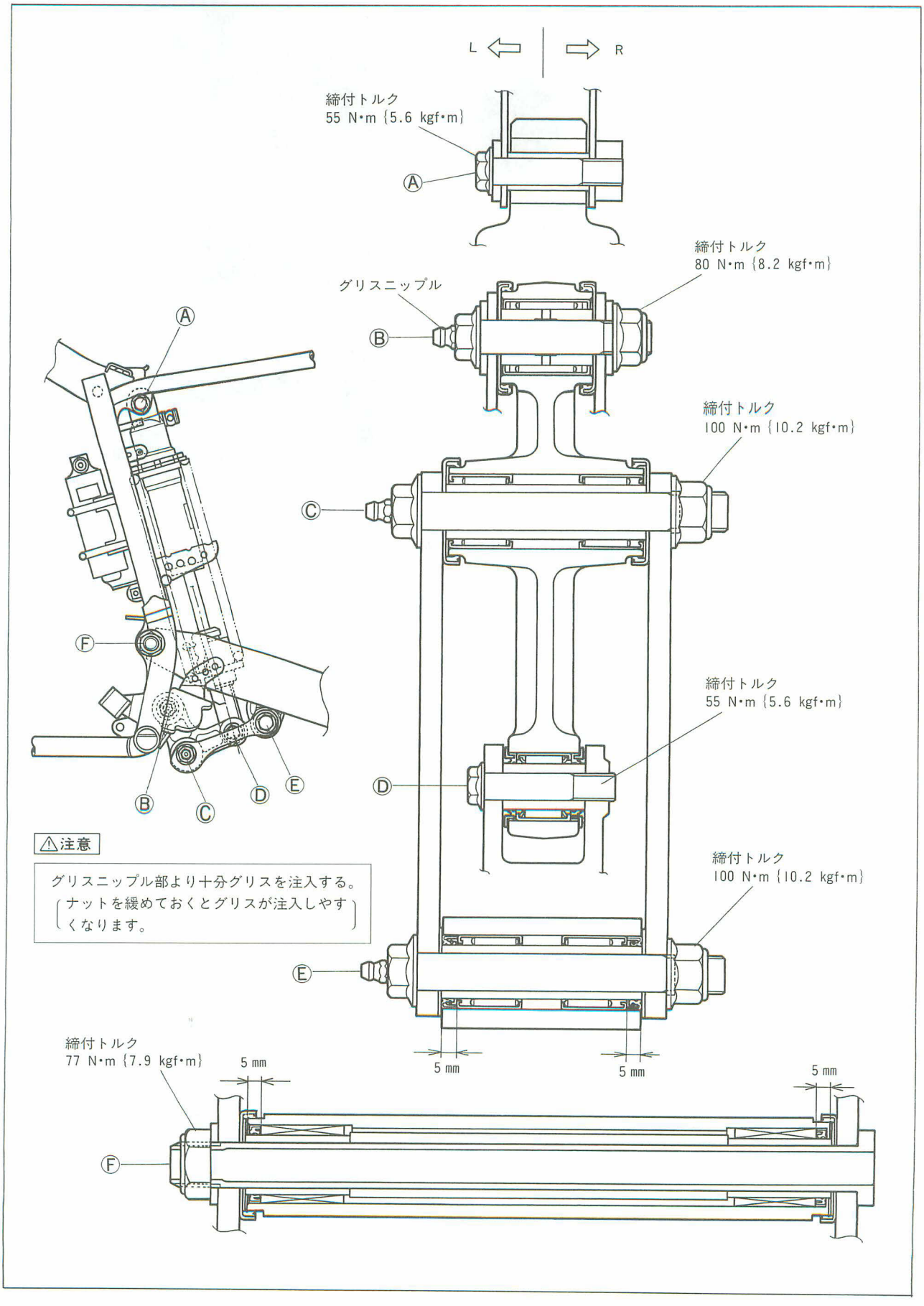
● オイルシール組立方向に注意して組み立てる。

● スペーサ，ダストシールにグリスを塗布する。

A H スズキスーパグリス〝A〟

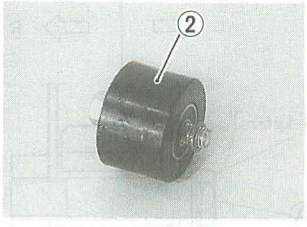
サスペンション組立図

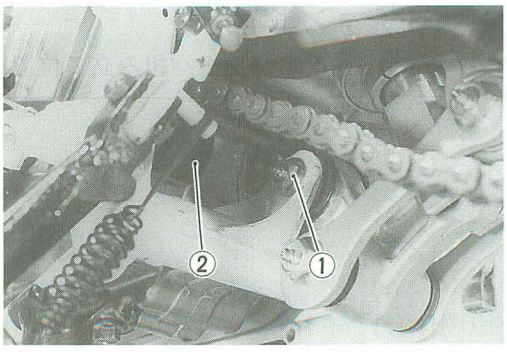
サスペンション，アブソーバ組み立て位置と，指定トルク及びシャフト，ナットの通し方向を示す。



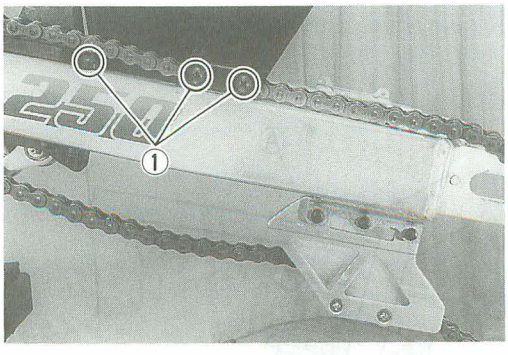
● クッションレバー①を組み立てた後，ドライブチェーンローラ②を組み付ける。

ドライブチェーンローラボルト
：40 N·m {4.1 kgf·m}





● ドライブチェーンカバースクリュ①を締め付ける。



組立後の点検と調整

サスペンションとホイールを組み立てた後は下記の項目を点検し，調整を行なう。

- ドライブチェーン
- リヤブレーキ
- 各部の締付ボルト及びナット
- サスペンションの作動
- ショックアブソーバ

タイヤとホイール

タイヤの取外し

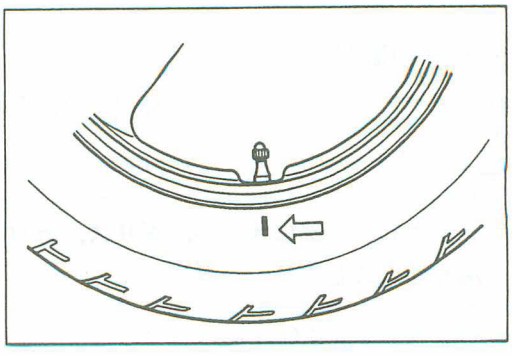
この機種ではチューブタイプのタイヤを採用している。タイヤの脱着時チューブを傷めないよう注意して作業すること。

タイヤチェンジャの使用要領はそれぞれのインストラクションに従って行うこと。

参考

タイヤをパンク修理または，点検，補修するときは，タイヤを外す前にバルブの位置をタイヤにチョークでマーキングしておくとよい。

ただしパンクを修理するとタイヤのバランスが狂うので再度バランスをとる必要がある。

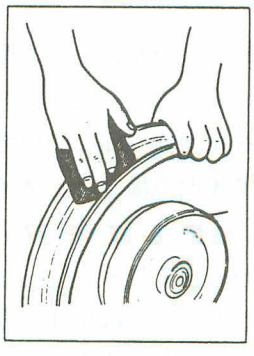


点検

ホイールの点検

ホイールの汚れをきれいに拭き取り，次の点について点検する。

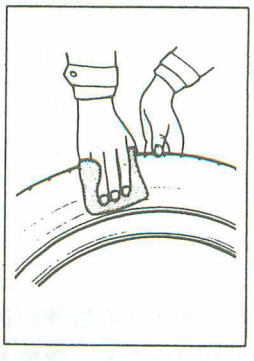
- 変形または亀裂
- ビード部の傷
- ホイールの振れ



タイヤの点検

次の点についてタイヤを点検する。

- サイドウォールの傷，裂け
- コードのはがれ
- トレッドのはがれ
- トレッドの異常な偏摩耗
- ビード部の傷
- すべりによるトレッドの局部的な摩耗（フラットスポット）
- インナライナの異常

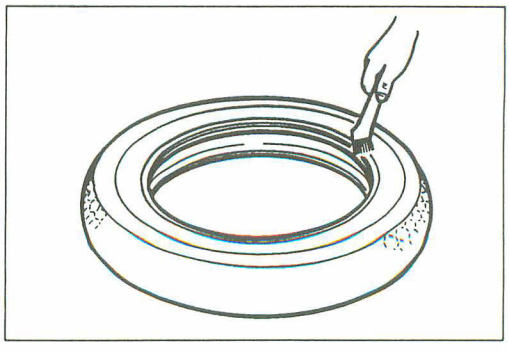


チューブの点検

- タイヤを外した後，チューブを点検する。
- もしチューブに異常がある場合は新品に交換する。

タイヤの取付け

- タイヤビード部にタイヤ潤滑剤または石けん水を塗布する。

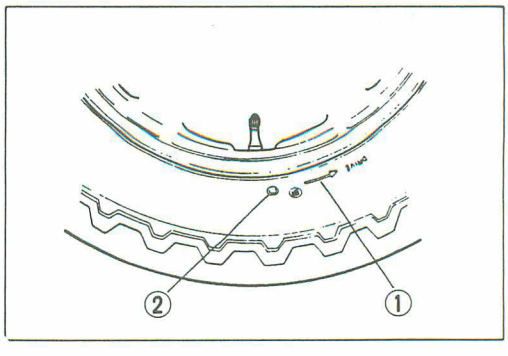


⚠注意

タイヤビード部にオイル，グリス，ガソリン等を絶対に使用しないこと。

- チューブを取り付ける。

- ホイールにタイヤをはめるとき，次の点に注意する。
  - 方向性のあるタイヤはサイドウォール上の回転方向を示す矢印①を正回転方向に向けて取り付けること。
  - 新しいタイヤの場合は，タイヤとホイールのバランスをとるため，タイヤのサイドウォール上の軽点マーク②をバルブ穴に合わせること。
  - 修理したタイヤを取り付けるときは，外したときのマークをバルブ穴に合わせること。

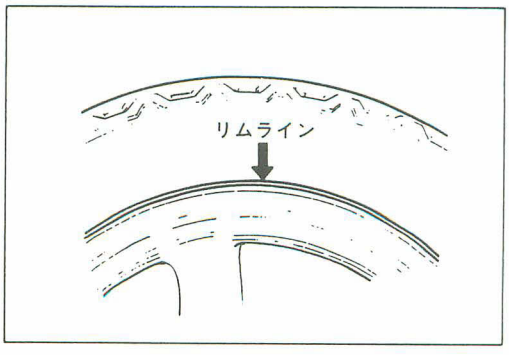


- ホイールへのタイヤの取付けはタイヤチェンジャのインストラクションに従って行なう。
- チューブを噛み込まないように注意する。
- 空気を入れる。

⚠注意

・タイヤのバーストの危険があるので空気圧は4.0kg/cm²以上絶対入れないこと。空気を入れているときは真上に立たないこと。
・プリセット式エアメータの場合は，セット圧に特に注意すること。

● この状態でタイヤサイドウォール上の〝リムライン〟とホイールとの間隔が全周にわたって等間隔になっているか点検する。
もし等間隔でない場合はビードが正しくはまっていないので，空気を抜き両サイドのビードを落として潤滑剤を塗り，再度空気を入れて確認する。
● ビードが正しくはまったら空気圧を規定値に調整する。
● 必要に応じタイヤバランスをとる。



⚠注意

・パンク修理したタイヤはパッチが完全に接着するまで，少なくとも修理後24時間は50km/h以上の速度で走行しないこと。
・パンク修理したタイヤは高速で連続走行しないこと。

タイヤ空気圧

kgf/cm²

	前輪	後輪
1名乗車	1.50	1.50
2名乗車	1.50	1.75

メ モ

電　　装

目　　次

作業上の注意事項 ——— 7−1

電装部品配置箇所 ——— 7−3

点検 ——— 7−4

- 充電装置 …… 7−4
- 始動装置 …… 7−6
- 点火装置 …… 7−10
- スイッチ関係 …… 7−12
- ランプ／メータ …… 7−13

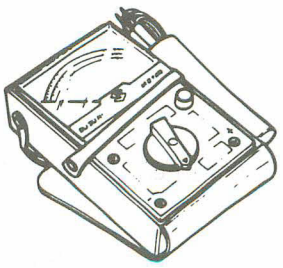
バッテリ ——— 7−15

- バッテリの脱着 …… 7−17

点検時の注意

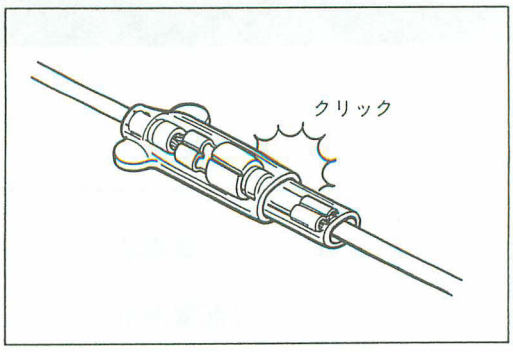
- 電装部品の点検，測定はスズキポケットテスタ09900-25002を使用すること。
- テスタの乾電池は劣化していないものを使用すること。
- テスタのレンジ位置を間違えないよう注意すること。
- 抵抗値はテスタ，気温により数値が異なるので目安にとどめること。

ポケットテスタ：09900-25002



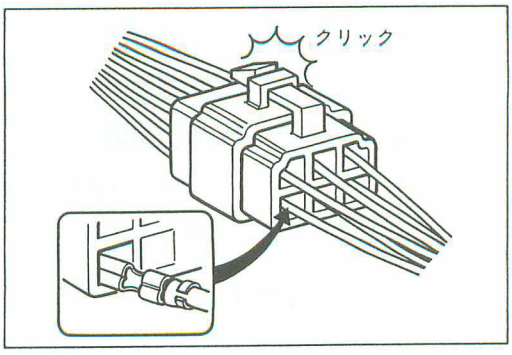
作業上の注意事項

コネクタ



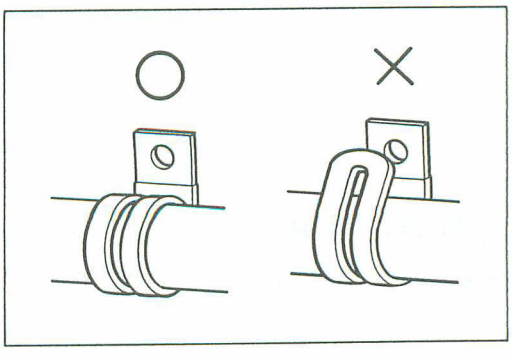
- コネクタを接続するときはクリックを感じるまで挿し込むこと。
- コネクタに錆，汚れ，カバーの破れ等がないか点検すること。

カプラ



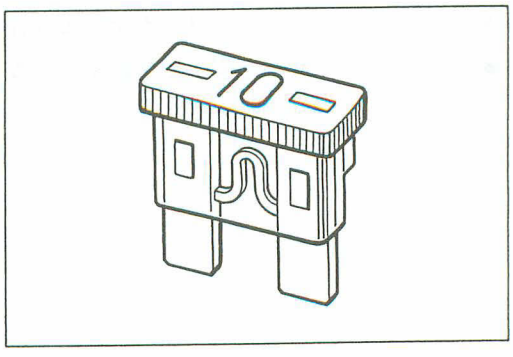
- ロック付カプラは，ロックを外してから接続を外すこと。接続するときは，ロックが働くまで完全に挿し込むこと。
- カプラの接続を外すときは，カプラ本体を持って外し，リードワイヤを引張らないこと。
- カプラの端子の抜けや曲がりがないか点検すること。
- 端子に錆や汚れがないか点検すること。

クランプ



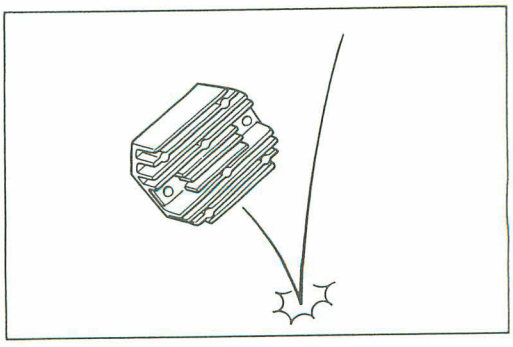
- ワイヤハーネスは，〝ワイヤハーネス組立図〟に指示された位置でクランプすること。
- クランプは確実に折り曲げてワイヤハーネスを固定すること。
- クランプで固定するとき，ワイヤハーネスが垂れ下がらないよう注意すること。
- バンド式クランプに針金等を代用しないこと。

ヒューズ



- ヒューズが溶断した場合は，必ず原因を調べ，処置した後交換すること。
- 容量の異なるヒューズを使用しないこと。
- 針金等を代用しないこと。

半導体部品

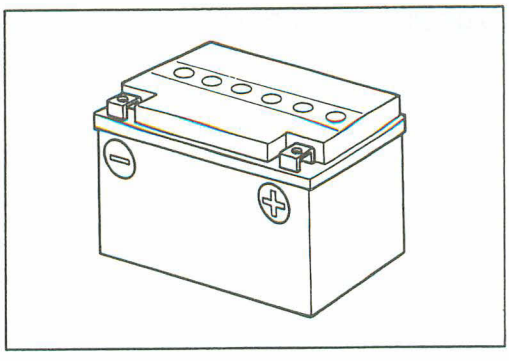


- CDIユニット，イグナイタ及びレクチファイヤなどの半導体を内蔵した部品を落とさないこと。
- これらの部品を点検するときは指示通り正しく行うこと。点検方法を間違えると破損させることがある。

バッテリ

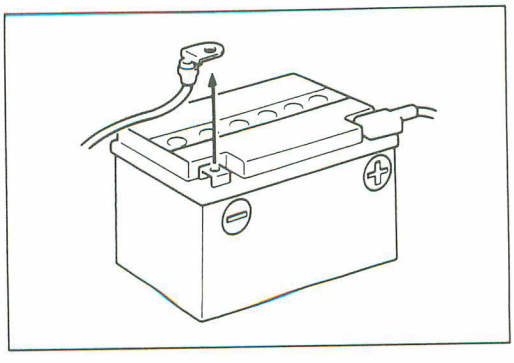
バッテリは，引火性ガスを発生しますので取扱いを誤ると爆発や大けがをすることがあります。したがって一般的な注意の他，次に述べる事柄に注意すること。

- ショートやスパーク及び火気を近づけることは絶対にしないこと。
- 充電作業は通風がよく広い場所で行ない，閉めきった室内等で絶対に行なわないこと。



バッテリの接続

- 分解・整備でバッテリ端子を外すときは，必ずマイナス⊖端子から外すこと。
- バッテリに端子を接続するときは，プラス⊕端子から接続すること。
- バッテリのターミナルが腐蝕しているときは，バッテリを外し，ターミナルへぬるま湯をかけワイヤブラシで磨くこと。
- 端子の接続が終ったら薄くグリスを塗布すること。
- プラス⊕端子にカバーをかぶせること。

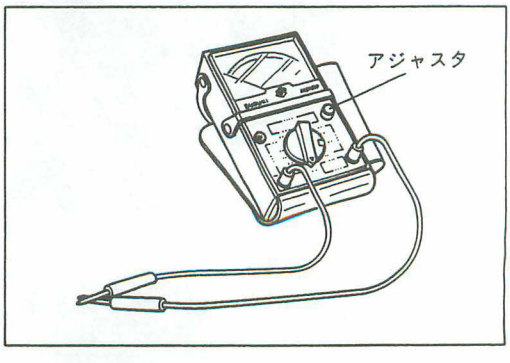


バッテリ液の取扱い

- バッテリ液が車体及び人体に掛からないよう細心の注意をすること。
- バッテリ液が皮膚，衣服，車体等に付着した場合は，直ちに多量の水で洗い流すこと。付着したままだとやけど，衣服の穴明き，塗装のはがれ等を起こす場合があります。
- 目に入った場合は直ちに多量の水で充分に洗い流し医師の治療を受けること。
- バッテリ液が地面にこぼれた場合は，多量の水で洗い流すか，消石灰，重炭酸ソーダ等で中和させる。

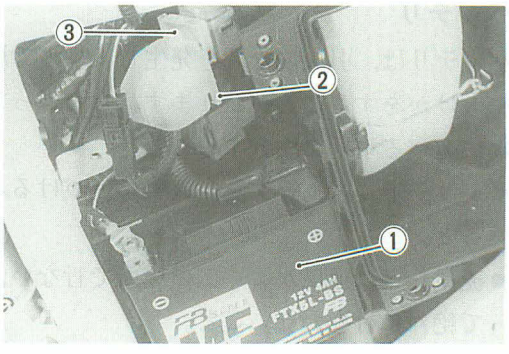
ポケットテスタの使い方

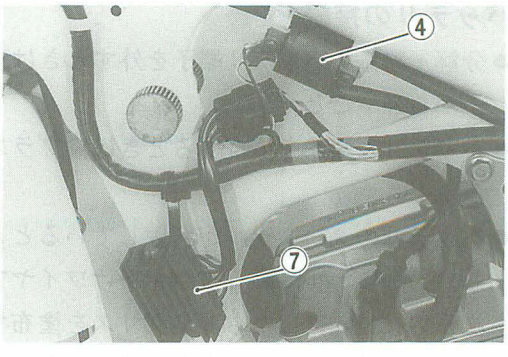
- テスタ内部の焼損の原因となるので，プローブの⊕，⊖を間違えないこと。
- 電圧，電流値がわからないときは，高いレンジから測定すること。
- 抵抗を測定する前や抵抗のレンジを変えたときは，その都度０Ω調整を行うこと。
- 電圧がかかっているところを抵抗レンジで測定すると，テスタ内部を焼損させることがある。電圧がかかっていないことを確認してから抵抗を測定すること。
- テスタ使用後はスイッチをOFFの位置にすること。もしOFFのないテスタの場合はACの最高電圧レンジにすること。

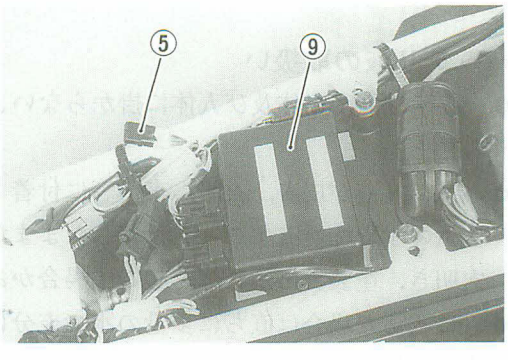


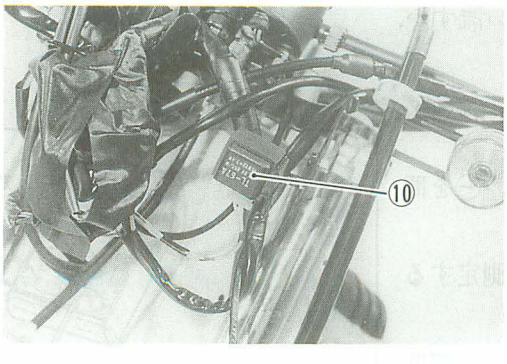
電装部品配置箇所

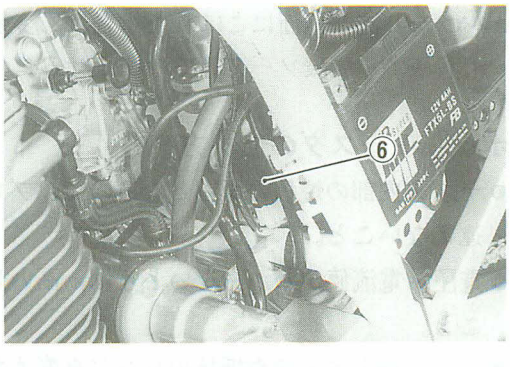
①バッテリ
②スタータリレー
③ヒューズ
④イグニッションコイル
⑤サイドスタンドダイオード
⑥サイドスタンドリレー
⑦レギュレートレクチファイヤ
⑧サイドスタンドスイッチ
⑨CDIユニット
⑩ターンシグナルリレー
⑪ニュートラルスイッチ
⑫マグネト
⑬スタータモータ

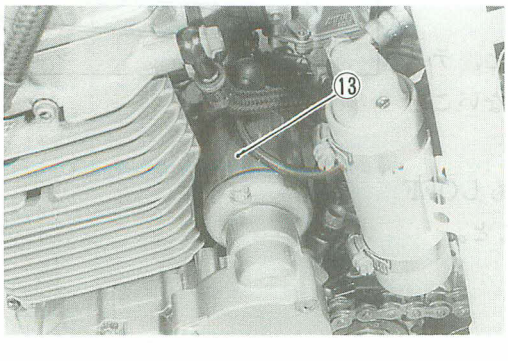


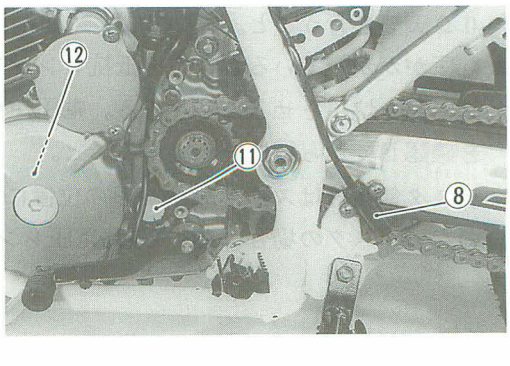






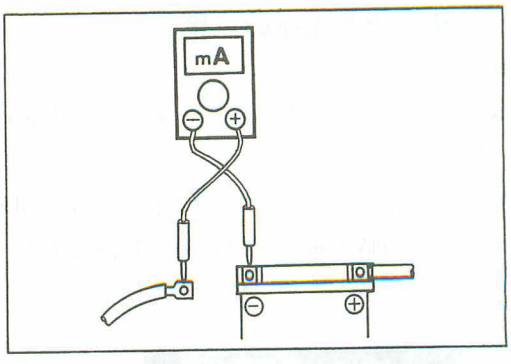






充電装置

バッテリのリーク電流の点検



- イグニッションスイッチをOFFにする。
- バッテリの⊖リードワイヤを外す。
- バッテリの⊖端子とリードワイヤ間に図のようにテスタのミリアンペア計を接続し，規定以上に針が振れれば回路中にショート箇所があると判断する。

1mA以下

⚠注意

・電流計を接続するときは，リーク電流が大きい場合があるので，最初は高いレンジにすること。
・電流測定中，イグニッションスイッチをONにしないこと。

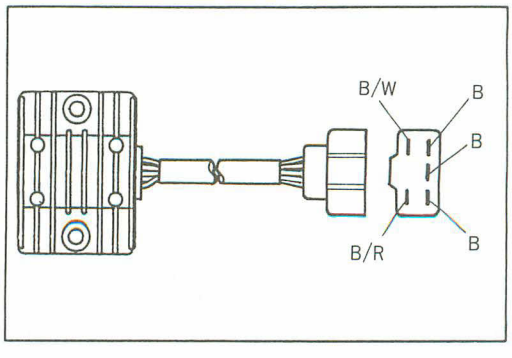
- 電流計を見ながら，カプラコネクタを外してゆき，ショートしている箇所を探す。

レギュレートレクチファイアの点検

- ジェネレータのリードワイヤのカプラを外す。
- テスタで下表のリードワイヤ間の抵抗を×KΩレンジで測定する。

単位：KΩ

テスタ⊖ ＼ テスタ⊕	黒	黒	黒	黒／赤	黒／白
黒		∞	∞	ON (1～10)	∞
黒	∞		∞	ON (1～10)	∞
黒	∞	∞		ON (1～10)	∞
黒／赤	∞	∞	∞		∞
黒／白	ON (1～10)	ON (1～10)	ON (1～10)	ON (2～20)	

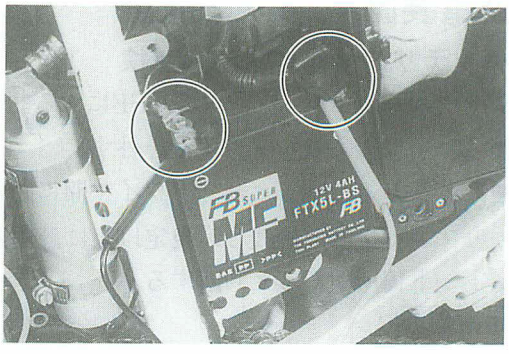


- ∞は指針が振れない状態，ONは指針が振れる状態を示す。
- (　)内の抵抗値は参考値です。

参　考

レクチファイヤにはトランジスタ，ダイオード及びサイリスタ等が使われているので，テスタの種類によって抵抗値が異なることがある。

バッテリ充電電圧の点検



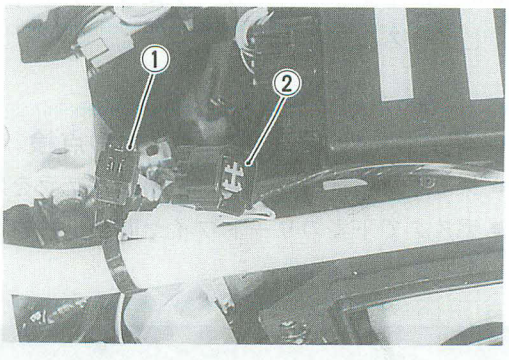
- レフトフレームカバーを外す。
- エンジンを始動させ，ディマスイッチをHIにして5000rpmを保つ。
- この状態でバッテリの⊕端子と⊖端子間の電圧を測定する。
- もしこの時の電圧が規定値の範囲を外れていたら，ジェネレータ及びレクチファイヤを点検する。

バッテリ充電電圧	13.0～16.0V/5000rpm

参　考

バッテリ充電電圧は，バッテリが満充電のとき測定すること。

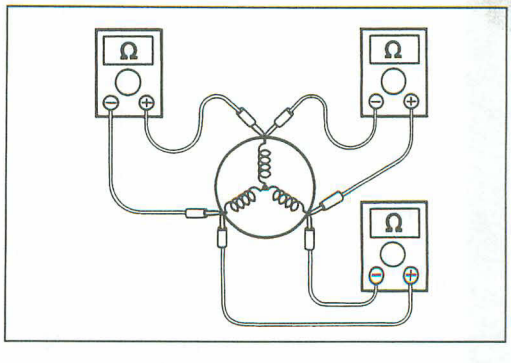
ステータコイルの導通の点検



- ポケットテスタを使って，カプラ①の各端子間に導通があるか点検する。
- リードワイヤとアース間に導通がないか点検する。
- もし端子間に導通がなかったり，アース間に導通がある場合は，ジェネレータステータを点検する。

ステータコイル抵抗値		
端　子	導通の有無	測定レンジ
黄の各端子間	有(0.7～1.2Ω)	×１Ω

(　)内は参考値



ピックアップコイルの点検

- ポケットテスタを使って，カプラ②の各端子間の抵抗値を測定する。

ピックアップコイル抵抗値		
端　子	抵抗値	測定レンジ
緑↔青	400～620 Ω	×100 Ω
黄↔白	0.1～0.2 Ω	×１Ω

⚠注意

テスタにより多少抵抗値が異なるので注意すること。

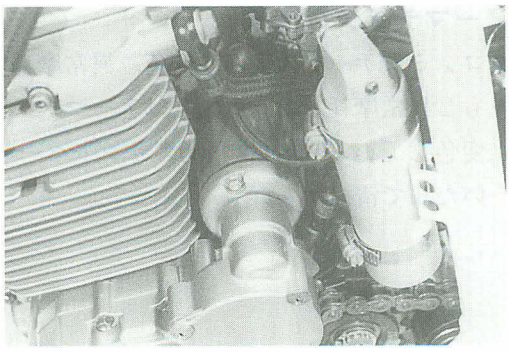
始動装置

スタータモータ

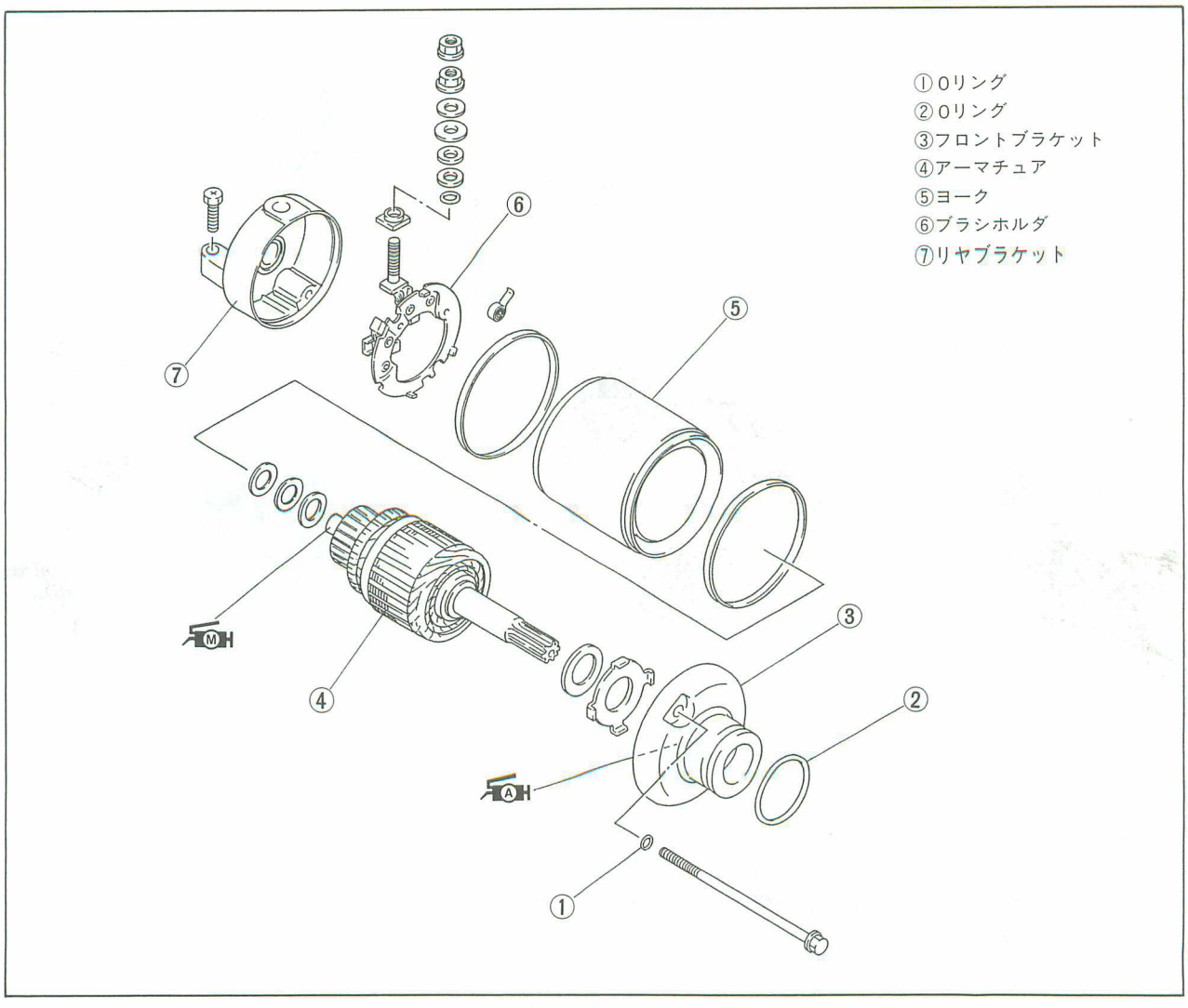
スタータモータの取外し

● スタータモータのリード線を外す。

● スタータモータ締付ボルトを外してスタータモータを外す。



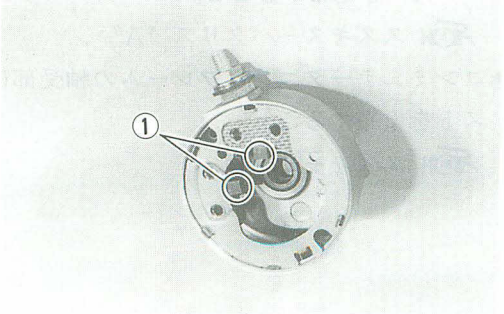
スタータモータの点検



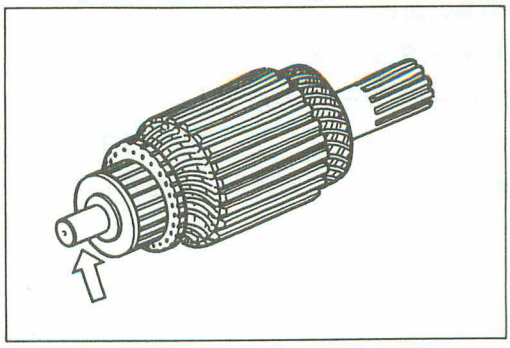
ブラシの点検

● ブラシ①の異常摩耗，割れ，ホルダ内の動きについて点検する。

● もし異常がある場合はブラシを新品に交換する。

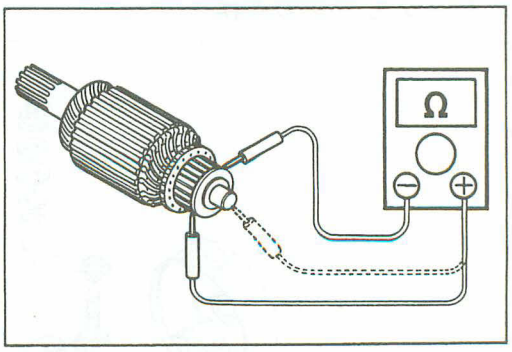


アーマチュアの点検



- コンミュテータの表面に変色，異常摩耗がないか点検する。
- もし異常摩耗している場合はアーマチュアを交換する。
  変色している場合は＃400のサンドペーパーで磨いたあと乾いた布で清掃する。

アーマチュアコイルの点検



- 各セグメント間に導通があるか点検する。
- 各セグメントとアーマチュアシャフト間に導通がないか点検する。
- もし，セグメント間に導通がなかったり，セグメントとシャフト間に導通がある場合はアーマチュアを交換する。

オイルシールの点検

ブラケットの軸受部のオイルシールに傷がないか点検する。
もし傷がある場合はブラケットを交換する。

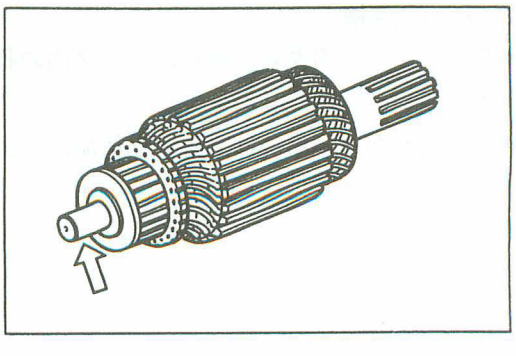
スタータモータの組立て

スタータモータの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意すること。

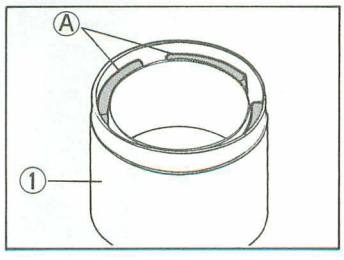
⚠注意

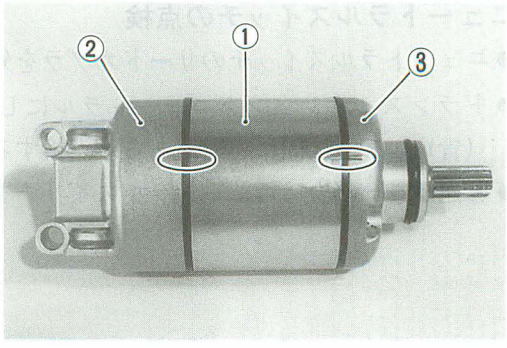
Oリング類はモータ内部へのオイルや水の侵入を防ぐため，新品に交換すること。

- ブラケットのオイルシール及び軸受部にはスズキスーパグリス〝A〟を塗布すること。
  A スズキスーパグリス〝A〟
- コンミュテータエンドフレームの軸受部には少量のモリペーストを塗布すること。
  M スズキモリペースト



● ヨーク①は磁石側Ⓐがギヤ側に向くように組み付ける。
● ロアーブラケット②，ヨーク①，アッパブラケット③の刻線を合わせて組み付ける。





スタータリレーの点検

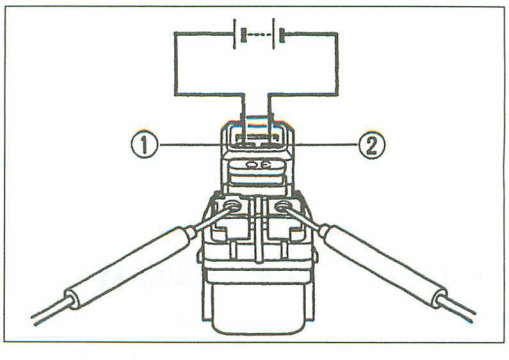
● シートとフレームカバーを取り外す。(6-1ページ参照)
● スタータリレーカバーを取り外す。
● スタータモータのリード線とバッテリのリード線をスタータリレーから取り外す。スタータリレーは左フレームカバーの後ろに位置している。
● スタータリレーからリード線カプラを取り外す。

● ①，②の端子間に12Vの電圧をかけ，⊕と⊖の端子間に導通があるか点検する。このとき〝カチッ〟と音がし，導通があればリレーのコイルは正常である。

テスタ測定レンジ：×１Ωレンジ

⚠注意

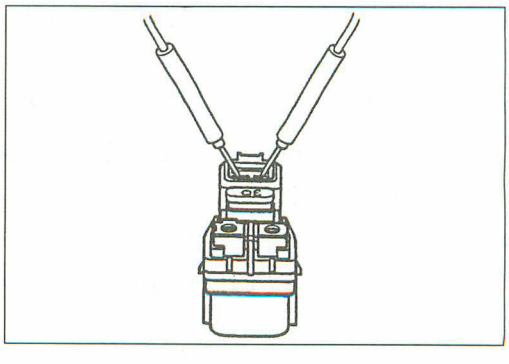
リレーコイルの焼損を防ぐため５秒以上電圧をかけないこと。

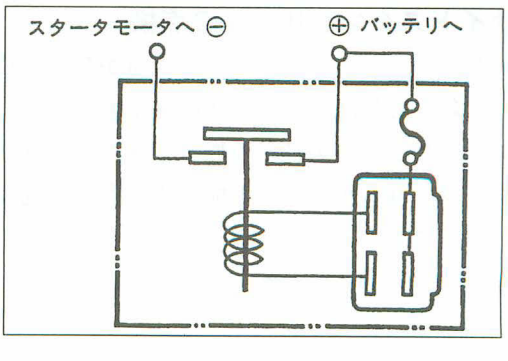


● スタータリレーのコイルの抵抗値を測定する。

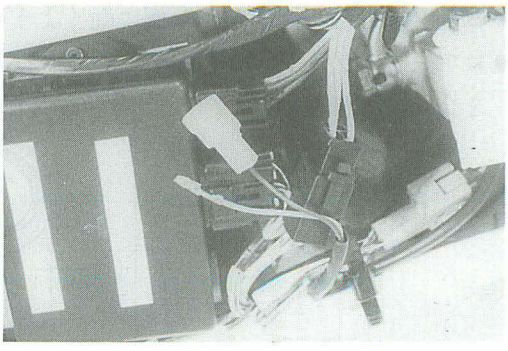
テスタ測定レンジ：×１Ωレンジ

スタータリレーの抵抗値	３～５　Ω



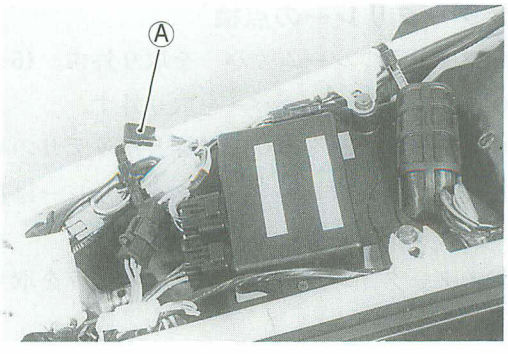


ニュートラルスイッチの点検

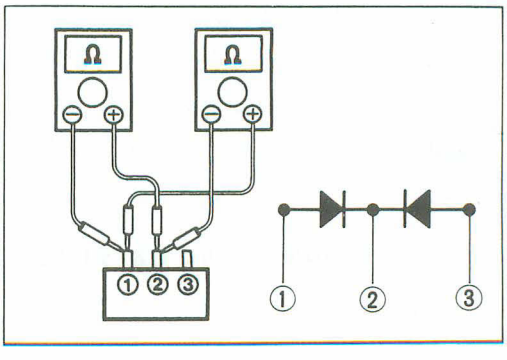


- ニュートラルスイッチのリードカプラを外す。
- トランスミッションをニュートラルにしたとき，リード線（青）とアース間に導通があるか点検する。
- 導通がない場合はニュートラルスイッチを分解点検する。

サイドスタンドダイオードの点検

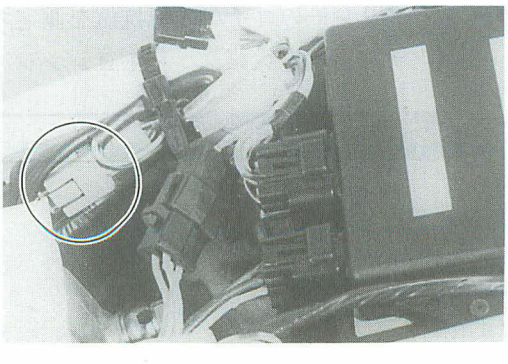


- ダイオードⒶを外す。
- ダイオードの①と②の端子間に導通があるか，図のようにテスタのプローブを入れ替えて２方向を点検し，１方向のみ導通があれば正常である。
- 同じ方法で②と③の端子間の導通についても点検する。

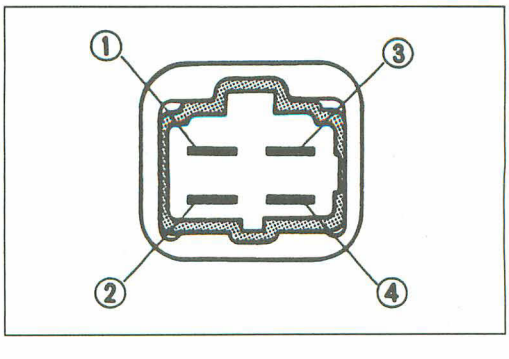


サイドスタンドスイッチの点検

- サイドスタンドスイッチのリードカプラを外す。
- リード線の緑と黒／白間の導通を点検する。
- サイドスタンドが上がっているとき（スイッチを押す）に導通があるか確認する。
- サイドスタンドが上がっているときに導通がない場合，またはサイドスタンドが下がっているときに導通がある場合はスイッチを交換する。
- サイドスタンドスイッチ内のダイオードの点検は，スイッチを押した状態で一方向に導通があり，逆方向に導通がないか確認する。



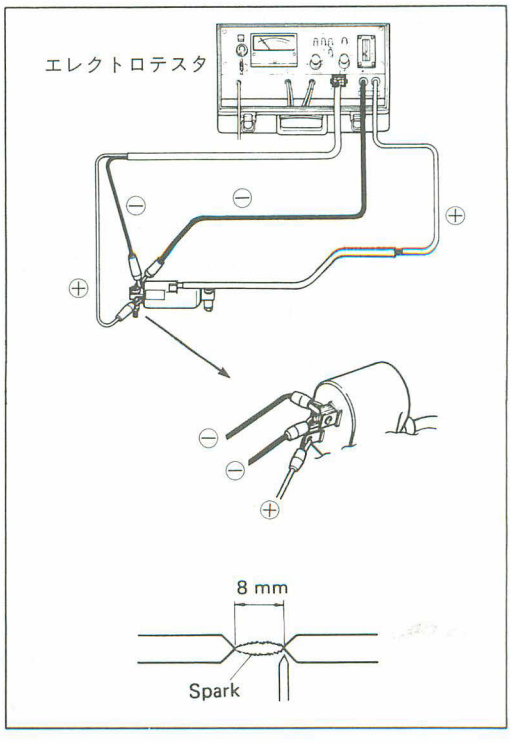
サイドスタンドリレーの点検



- ポケットテスタで①，②に導通がないか点検する。もし導通がある場合はリレーを交換する。
- 次に③に⊕，④に⊖の12Vのバッテリ電圧をかけたとき，①，②間に導通があるか点検する。もし導通がない場合はリレーを交換する。

点火装置

イグニッションコイルの点検
(エレクトロテスタによる点検)



- イグニッションコイルを外す。
- ハイテンションコードとその結合部及びコイル本体に損傷がないか点検する。
- エレクトロテスタの3針のすき間が8㎜になっているか確認する。
- テスタのリード線を右図のように接続する。
- エレクトロテスタのノブを"IG.COIL"にセットする。
- これらの点検で火花が出ないか，火花の色がオレンジ色の場合はイグニッションコイルを交換する。

TOOL エレクトロテスタ：09900－28108

⚠注意

・外部にリークしないよう十分に注意する。
・飛火性能点検時，プローブの金属部に触れると感電することがあるので注意すること。

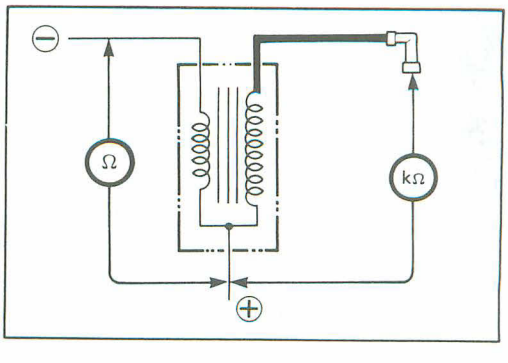
⚠注意

エレクトロテスタ使用時は，テスタ付属の説明書に従って取り扱うこと。

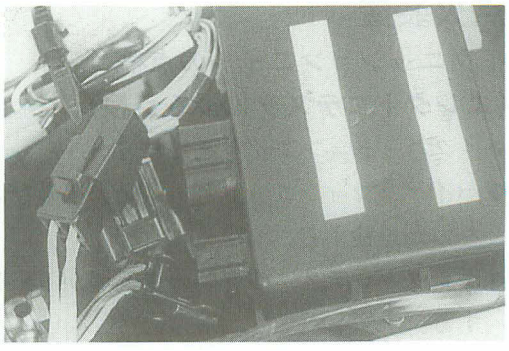
イグニッションコイルの点検
(ポケットテスタによる点検)

- ハイテンションコード及びコイルボデーの劣化，亀裂等の損傷がないか点検する。
- スパークプラグキャップについても亀裂等の点検をする。
- ポケットテスタを用いて1次，2次コイルの抵抗値を測定する。

イグニッションコイル抵抗値		
1次側	0.35～0.48 Ω	測定レンジ×1 Ω
2次側	15.44～17.36 KΩ	測定レンジ×KΩ



CDIユニットの点検



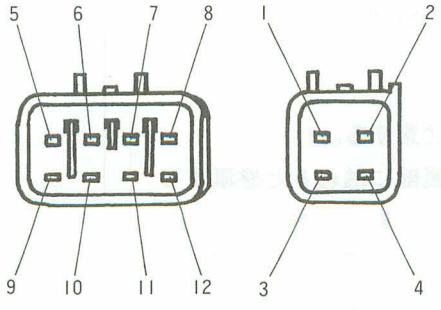
●CDIユニットのカプラを外す。

●ポケットテスタで端子間抵抗を測定する。

⚠注意

- テスタにより多少数値が異なるので注意すること。
- テスタによる測定は低電圧のためチェックが良好でも判断できない故障もあるので注意すること。
- 測定レンジは×1kΩで行なうこと。

端子配列図



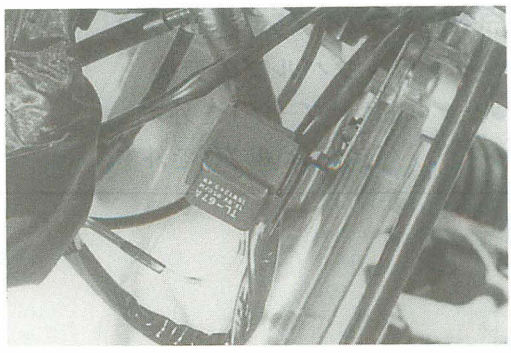
単位：KΩ

テスタ棒（黒）⊖ ＼ テスタ棒（赤）⊕	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1		ON 0	ON 5.5~22	ON 11~50	∞	ON 2.8~14	ON 0	ON 0	ON 60~400	ON 300~∞	ON 35~500	ON 3.6~16
2	ON 0		ON 5.5~22	ON 11~50	∞	ON 2.8~14	ON 0	ON 0	ON 60~400	ON 300~∞	ON 35~500	ON 3.6~16
3	ON 5.5~22	ON 5.5~22		ON 20~90	∞	ON 9.5~40	ON 5.5~22	ON 5.5~22	ON 60~400	ON 300~∞	ON 50~500	ON 14~60
4	ON 17~80	ON 17~80	ON 26~150		∞	ON 17~80	ON 17~80	ON 17~80	ON 80~500	ON 300~∞	ON 90~∞	ON 40~400
5	∞	∞	∞	∞		∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
6	ON 4.2~18	ON 4.2~18	ON 10~40	ON 20~80	∞		ON 4.2~18	ON 4.2~18	ON 60~400	ON 300~∞	ON 50~500	ON 10~50
7	ON 0	ON 0	ON 5.5~22	ON 11~50	∞	ON 2.8~14		ON 0~0.6	ON 60~400	ON 300~∞	ON 35~500	ON 3.6~16
8	ON 0	ON 0	ON 5.5~22	ON 11~50	∞	ON 2.8~14	ON 0~0.6		ON 60~400	ON 300~∞	ON 35~500	ON 3.6~16
9	ON 1.8~7.5	ON 1.8~7.5	ON 10~45	ON 26~200	∞	ON 8~35	ON 1.8~7.5	ON 1.8~7.5		ON 300~∞	ON 80~∞	ON 12~80
10	ON 2.6~11	ON 2.6~11	ON 12~50	ON 28~300	∞	ON 9.5~40	ON 2.6~11	ON 2.6~11	ON 80~500		ON 90~∞	ON 16~200
11	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞		∞
12	ON 14~60	ON 14~60	ON 24~100	ON 50~500	∞	ON 11~50	ON 0~50	ON 0~50	ON 60~400	ON 300~∞	ON 25~∞	

●ON：針が振れる。数値は参考値です。　∞：針が振れない。

●コンデンサの影響で針が大きく振れて戻る所があります。安定した所で測定すること。

ターンシグナルリレーの点検



- ターンシグナルランプのバルブが切れていないか点検する。
- ターンシグナルリレーのカプラを外し，ランプ回路に⊕電源を入れてバルブの点灯を確認する。
- 上記要領で異常がない場合は，リレーを交換する又は，コネクタの接触を点検する。

スイッチ関係

各種スイッチ類の点検

- 各スイッチごとに，リード線間の導通の有無を測定する。
- 各点検表の○—○を表示した端子間に導通があり，他の端子間には導通がなければ正常。
- 外部損傷やリード線の損傷についても，目視で点検する。
- 特に指定のない限りテスタは×１Ωのレンジを用いる。

ディマスイッチ			
	黄／白	白	黄
HI	○		○
LO	○	○	

ホーンスイッチ		
	黒青	黒白
ON	○	○
OFF		

エンジンストップスイッチ		
	橙白	橙
ON	○	○
OFF		

イグニッションスイッチ		
	赤	橙
ON	○	○
OFF		

ターンシグナルスイッチ			
	若葉	空	黒
L		○	○
・			
R	○	○	

スタータスイッチ		
	橙白	黄緑
ON（押す）	○	○
OFF（放す）		

ハザードスイッチ			
	黒	空	若葉
OFF			
ON	○	○	○

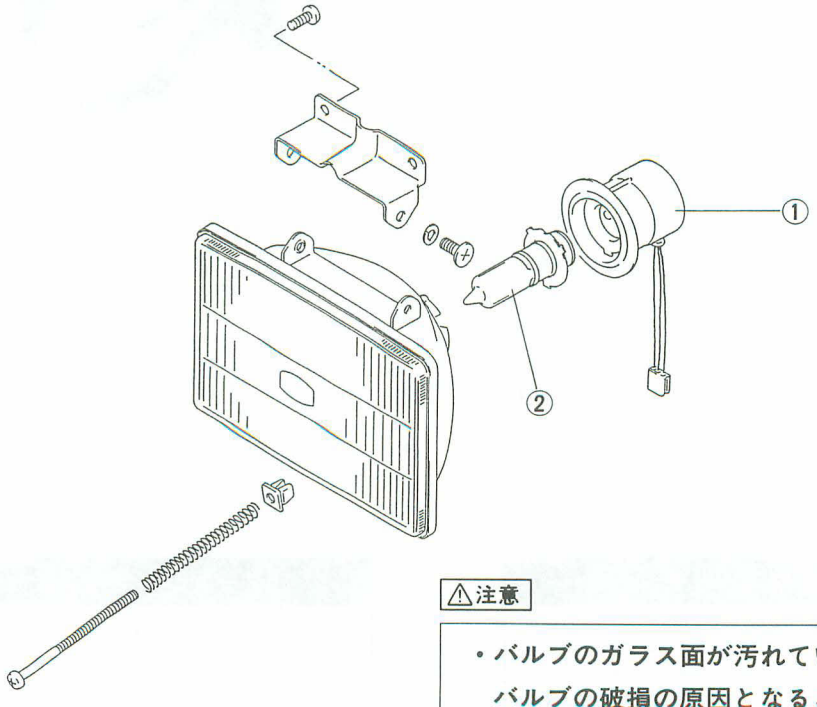
フロントブレーキスイッチ		
	橙	黒／青
OFF		
ON	○	○

点検〈ランプ／メータ〉

ヘッドランプバルブの交換

●ソケット及びブーツ①を外す。

●ストッパを外しバルブ②を外す。



⚠注意

ヘッドランプにはハロゲンランプが使用されており，点灯時，特に高温となるので，バルブが冷えてから外すこと。

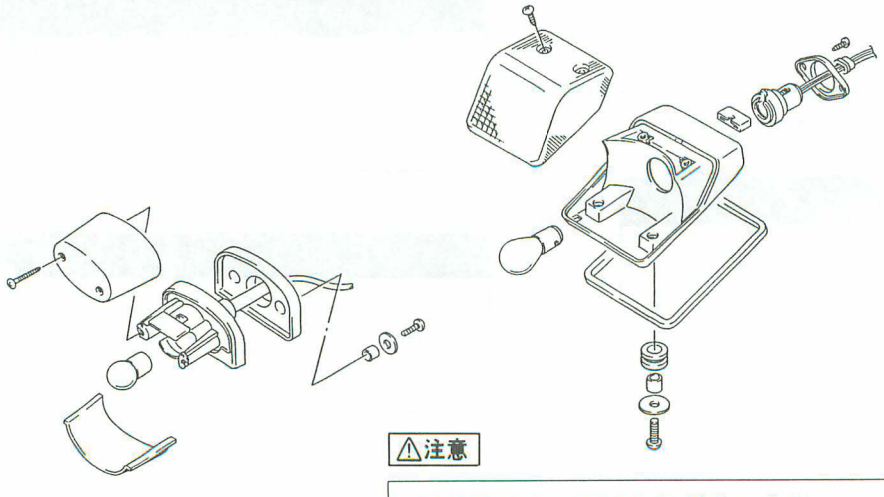
⚠注意

・バルブのガラス面が汚れていると，点灯時バルブの破損の原因となることがある。もし素手でバルブを触ったら，アルコール又は石けん水でぬらした布でふきとること。

・バルブは指定されたワット数以外のものを使用しないこと。

ヘッドランプバルブ：12V 35/36.5W

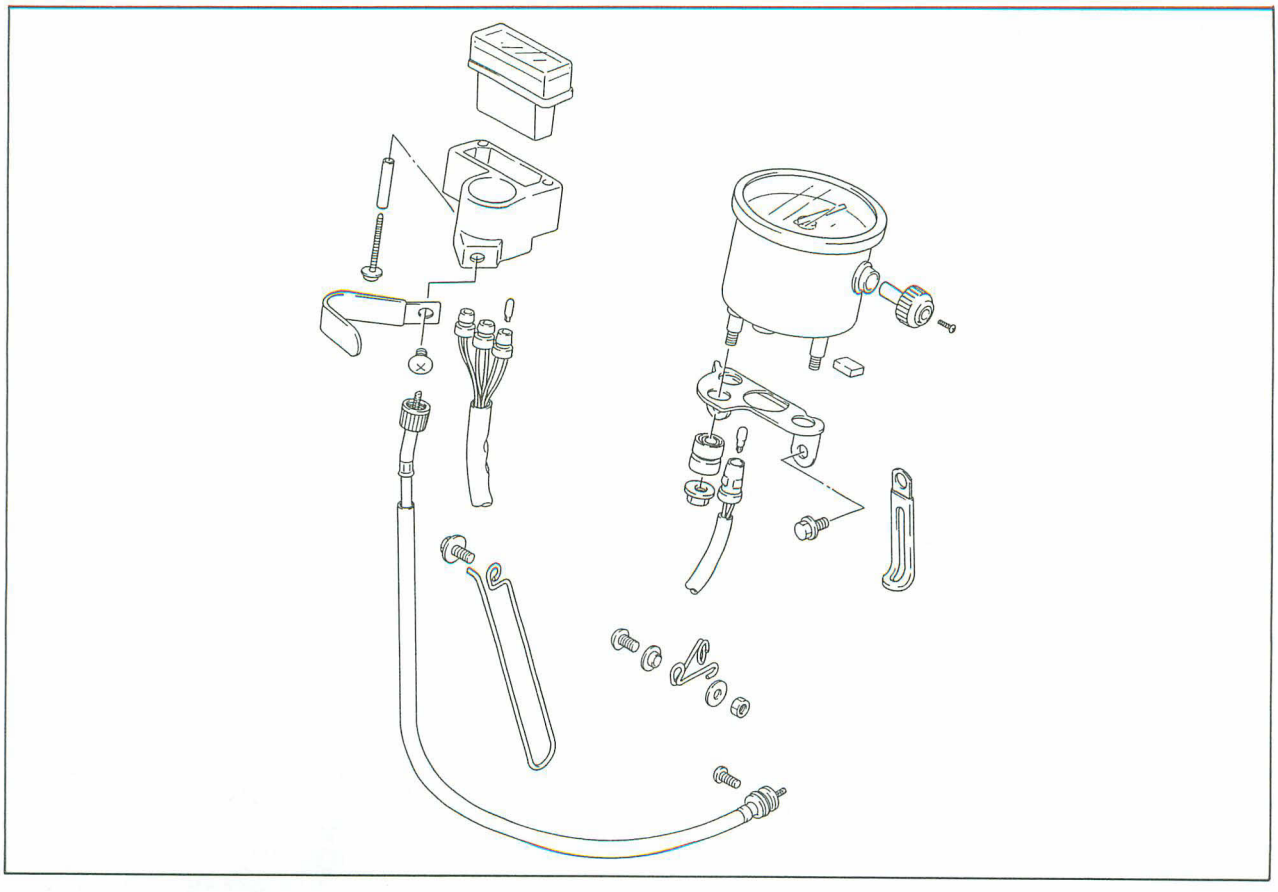
テール／ブレーキランプ・ライセンスランプ



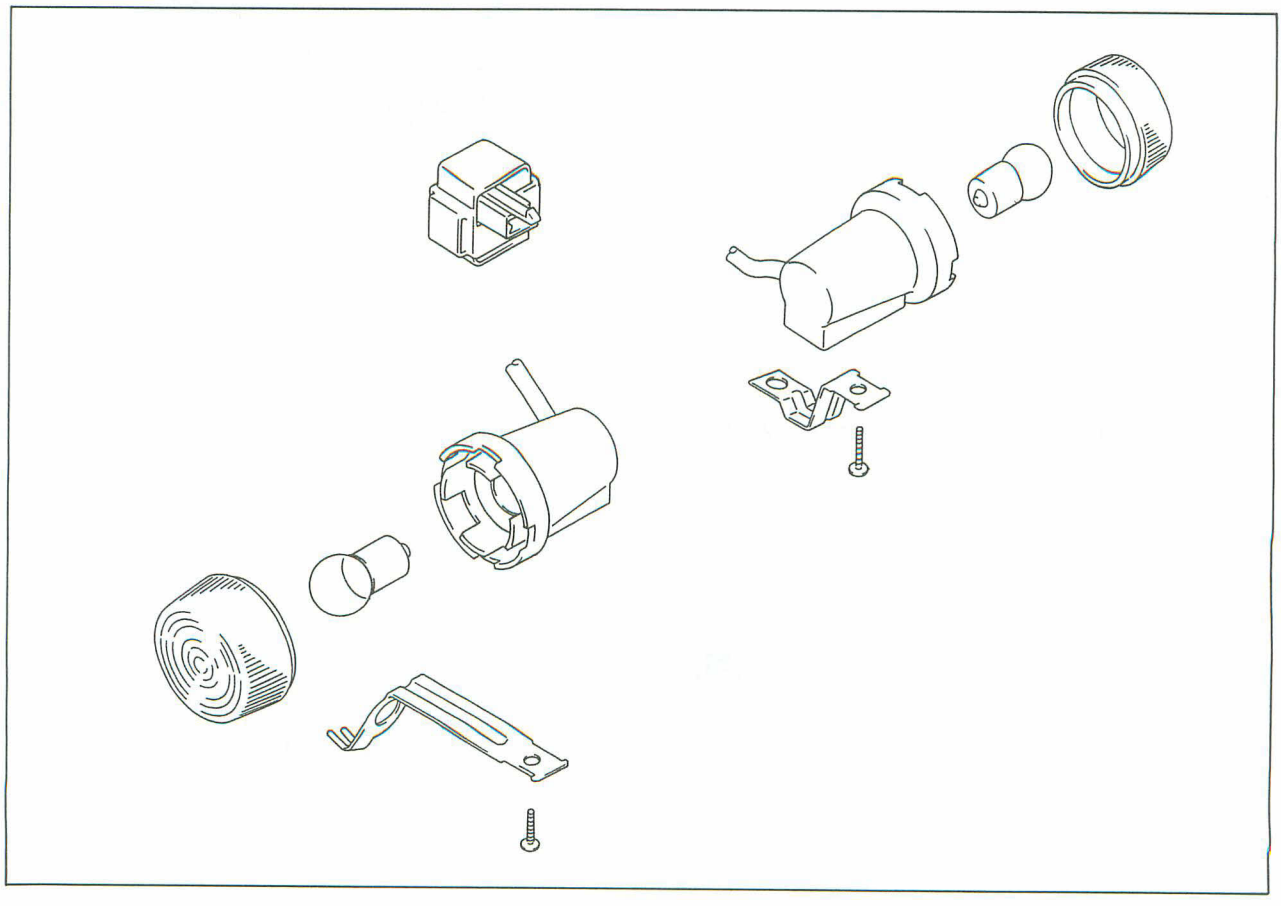
⚠注意

締付スクリュは締め過ぎないこと。

スピードメータアッシ



ターンシグナルランプ



バッテリ

バッテリ取扱いの注意

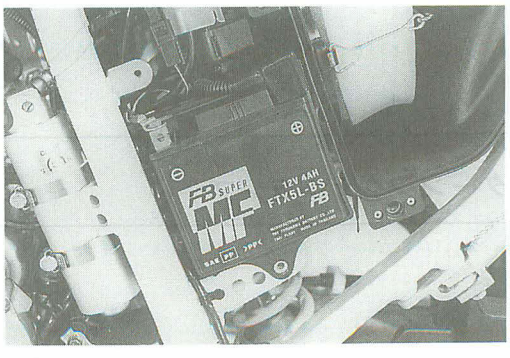
バッテリは，引火性ガスを発生しますので取扱いを誤ると爆発や大けがをすることがありますので一般的な注意の他，次に述べる事柄を特に注意してください。

- ショートやスパーク及び火気を近づけることは絶対にしないでください。
- 充電作業は通風がよく広い場所で行ない，閉めきった室内等で絶対に行なわないでください。

バッテリ液の取扱い注意

- バッテリ液が車体及び人体にかからないよう細心の注意をしてください。
- バッテリ液が皮膚，衣服，車体等に付着した場合は，直ちに多量の水で洗い流してください。
  付着したままですと，やけど，衣服の穴開き，塗装のはがれ等を起こす場合があります。
- 目に入った場合は直ちに多量の水で充分に洗い流し，医師の治療を受けてください。
- バッテリ液が地面にこぼれた場合は多量の水で洗い流すか，消石灰，重炭酸ソーダ等で中和します。

メンテナンスフリーバッテリの取扱い注意

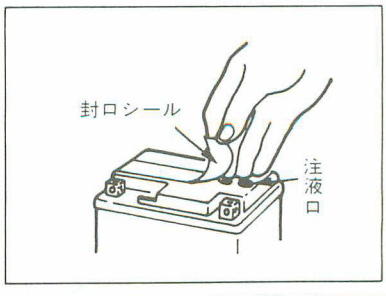


- バッテリは完全即用式ですので使用直前まで注入口を密閉しているアルミシールをはがさないで下さい。
- 専用電解液以外は絶対に使用しないでください。
- 電解液注入の際には必ず規定容量（電解液容器の分量だけ）の電解液を使用してください。
- 一度電解液を充填したら絶対に密封栓をはがさないでください。

- バッテリ液充填要領

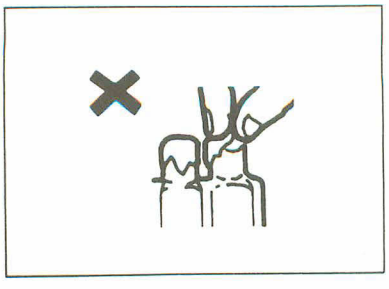
①バッテリを水平な所に置き「封口シール」を取り除く。

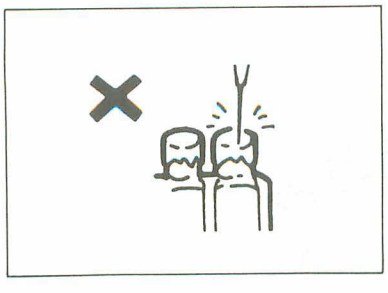
②電解液容器から，カバー兼密封栓(バッテリの栓に使用する)を取り出す。

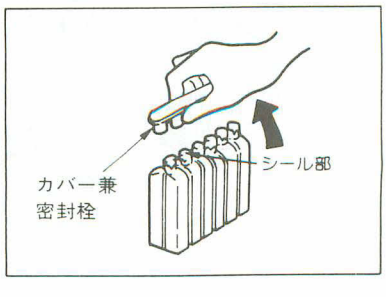


⚠注意

シール部をはがしたり，鋭利な物で穴をあけないこと。

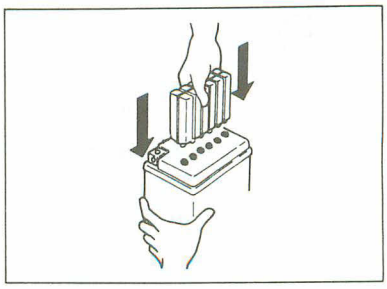






③電池への注液

電解液容器を逆さにし，6箇所のシール部を注液口に垂直にあてて，シールを破る様一度に強く押し込むと6箇所より泡が出て注液が始まる。

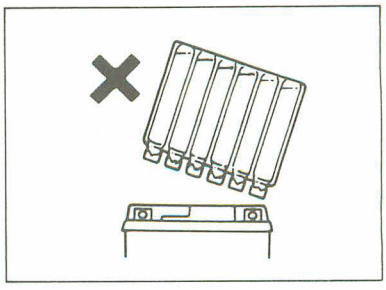


⚠注意

電解液容器を斜めに押し込むと注液ができないことがある。

④注液されたことの確認

6箇所それぞれから泡が出ていることを確認し，そのままの状態で20分間以上放置する。

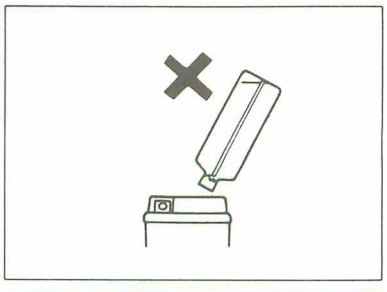


⚠注意

もし，泡の出ていない所があれば（容器は取り外さない）容器の底を軽く2～3度たたくとよい。

⑤液容器の取外し

注液が完全に行なわれたら，容器の底をたたいて液切りを行ない静かに空容器を抜く。

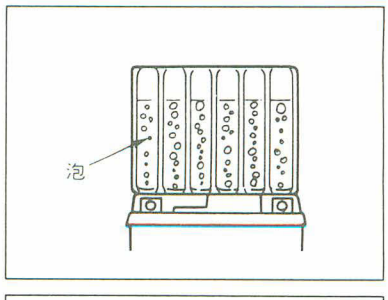


⚠注意

空容器を力強く引き抜くと残り液が飛散する場合があるので，ゆっくりと静かに引き抜く。液が漏れた場合はきれいに拭き取ること。

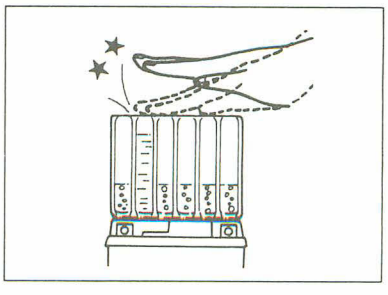
⑥密封栓の取付け

カバー兼密封栓を注入口へ完全にはめ込む。(密封栓がバッテリ上面と同じ高さになるまで押し込む。)



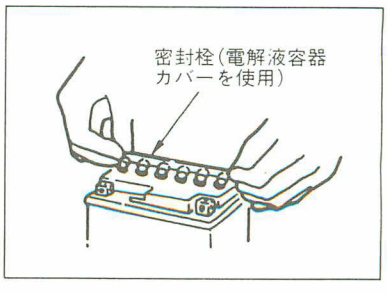
補充電

即用式バッテリで製造後2年以上経過したもの，または高温の条件下で保存されていたものは，上ぶたに表示されている条件で，次の要領にしたがって補充電をしてください。



●補充電要領

- バッテリが放電してしまった場合は規定の電流及び電圧で補充電を行なう。
- 右記以外の補充電は行なわないでください。
- 補充電時にも止めせんは絶対に外さないでください。
- 補充電を行なうときは，バッテリ単体（バッテリ端子のリード線を取り外した状態）で行なってください。



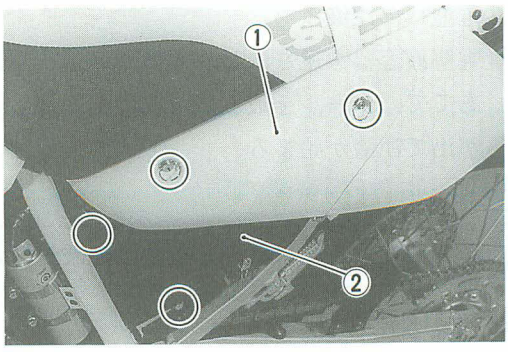
⚠注意

- **通常は普通充電で行なうこと。**
- **火気厳禁です。**

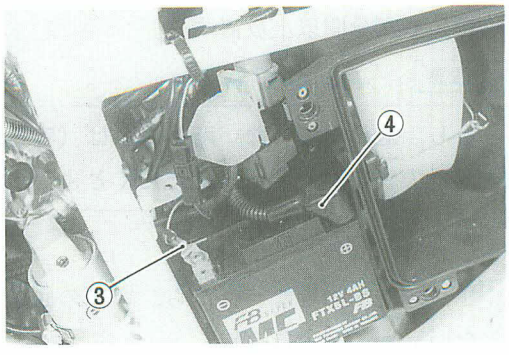
●充電完了後は，水洗いを行ない，乾いたウエスで拭き取る。

補　充　電	
標準	0.5A×5時間
急速	5 A×30分間

バッテリの脱着



●シートを外す。
●レフトフレームカバー①を外す。
●エアークリーナカバー②を外す。



●バッテリ㊀リード線③を先に外す。
●バッテリ㊉リード線④を外す。
●バッテリを外す。

組み立ては，取り外しの逆の手順で行なう。

整備資料

目　次

特殊工具 ―― 8−1

締付トルク ―― 8−4

エンジン …… 8−4

車体 …… 8−4

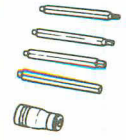
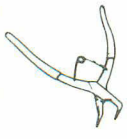
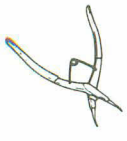
電気配線図 ―― 8−6

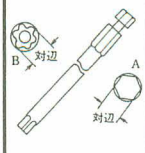
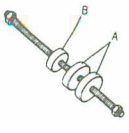
組立要領図 ―― 8−7

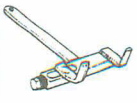
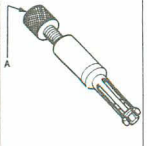
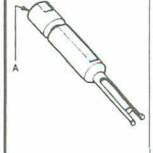
整備データ ―― 8−13

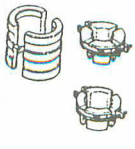
トラブルシューティング ―― 8−19

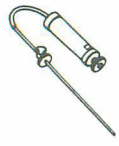
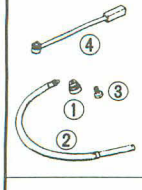
特殊工具一覧

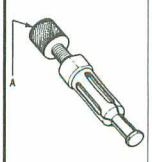
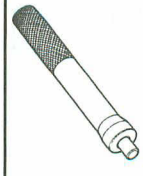
工　具	品番・品名	用　途
	09900-00401 ヘキサゴンレンチセット	内六角ボルトの脱着（L型レンチセット）
	09900-00410 ヘキサゴンビットレンチセット	インパクトレンチやラチェットレンチが使用できるヘキサゴンレンチ
	09900-06105 スナップリングプライヤ	スナップリングの脱着
	09900-06107 スナップリングプライヤ	スナップリングの脱着
	09900-06108 スナップリングプライヤ	スナップリングの脱着
	09900－09004 インパクトドライバセット	緩め，締め付け兼用ドライバ
	09900-20806 シックネスゲージ	隙間測定に用いるゲージ
	09920-13120 クランクケース&シャフトリムーバ	クランクケースの分割に使用
	09900-25002 ポケットテスタ	電装品の電圧，電流，抵抗値の測定（指針式）

工　具	品番・品名	用　途
	09913－50121 オイルシールリムーバ	オイルシールの取り外しに使用
	09900－28108 エレクトロテスタ	コイルテスト，CDIユニットテスト，電圧，電流，抵抗値の測定
	09910-20116 コンロッドストッパ	クランクシャフトの回り止めに使用
	09930－11920 トルクスビット	エキゾストパイプクランプボルトに使用
	09924－84521 ベアリングインストーラセット	ベアリングの圧入に使用
	09910－32812 クランクシャフトインストーラ	クランクシャフトをケースに組み込む工具
	09915-64510 コンプレッションゲージ	燃焼室の圧縮圧力の測定
	09915－63310 コンプレッションゲージアダプタ	コンプレッションゲージと共に使用
	09915－74510 オイルプレッシャゲージセット	エンジン油圧の測定 0 ～ 3 kg/cm²

工　具	品番・品名	用　途
	09916－14510 09916－14530 バルブリフタ＆アタッチメント	インレット／エキゾストバルブの脱着
	09916-84511 ピンセット	細かい部分をはさむときに使用
	09920-53740 クラッチスリーブハブホルダ	クラッチスリーブハブの回り止め
	09923－73210 ベアリングリムーバ	ベアリング，オイルシールの取外し
	09913－75510 ベアリングインストーラ	ベアリングの圧入
	09910-34510 ピストンピンプーラ	ピストンピンの取外しに使用
	09921－20210 ベアリングリムーバ	ベアリング・オイルシールの取外し
	09911－11310 クランクシャフトインストーラアタッチメント	クランクシャフトインストーラと共に使用
	09930－30102 スライディングシャフト	ベアリング，オイルシール，リムーバと共に使用

工　具	品番・品名	用　途
	09930－31920 ロータリムーバセット	ジェネレータロータの取外しに使用
	09925－98221 ベアリングインストーラ	ベアリング・オイルシールの脱着
	09940－14911 ステアリングソケットレンチ	ステアリングステムナットを締める時に使用
	09940－14960 ステアリングステムナットソケット	09940－14911と共に使用
	09913－75821 ベアリングインストーラ	ベアリング・オイルシールの脱着
	09940－52860 フロントフォークオイルシールインストーラセット	フロントフォークのオイルシールを打ち込む時に使用
	09941－34513 ステアリングレース＆スイングアームベアリングインストーラ	ベアリングの圧入に使用
	09941－50111 ホイールベアリングリムーバ	ホイールベアリングの取外し
	09941－54911 ベアリングアウタレースリムーバ	ベアリングレースの取外しに使用

工　具	品番・品名	用　途
	09941－74910 ステアリングベアリングインストーラ	ステアリングステムベアリングを打ち込む時に使用
	09943－74111 フロントフォークオイルレベルゲージ	フロントフォークのオイル量を調整する時に使用
	09922－55131 ベアリングインストーラ	ベアリング・オイルシールの脱着
	09916－10911 バルブラッパセット	バルブとバルブシートのあたり面を均一にする
	09925－18010 ベアリングインストーラ	ステアリングベアリングの圧入
	09913－75821 ベアリングインストーラ	ベアリング・オイルシールの脱着
	09913－76010 ベアリングインストーラ	ベアリングの圧入
	09913－14541 フューエルレベルゲージセット	キャブレータ内の油面高さ測定工具
	09914－25811 Tタイプヘキサゴンレンチ	ヘキサゴンボルトの脱着

工　具	品番・品名	用　途
	09923－74510 ベアリングリムーバ	スイングアームベアリングの取外し
	09943－88211 ベアリングインストーラ	ベアリングの脱着
	09910－60611 ユニバーサルクランプレンチ	リヤショックアブソーバのアジャスタ，ステアリングステムナットに使用
	09900－26006 エンジンタコテスタ	エンジンの回転数測定に使用
	09913－10110 キャブレータアジャスタドライバ	キャブレータのパイロットスクリュを回す

締付トルク

エンジン

項目			N•m	{kgf•m}
シリンダヘッドカバーボルト			14	1.4
カムシャフトジャーナルホルダボルト			10	1.0
シリンダヘッドボルト	10mm		42	4.3
	6 mm		10	1.0
シリンダナット・ボルト			10	1.0
シリンダヘッドサイドフェイスボルト			14	1.4
ジェネレータロータナット			120	12.2
クランクバランサナット			50	5.1
プライマリドライブギヤナット			70	7.1
クラッチスリーブハブナット			69	7.0
エンジンオイルドレンプラグ			21	2.1
エンジン側マウンティングボルト	10mm		88	9.0
	8 mm		41	4.2
エキゾストパイプボルト			23	2.3
マフラクランプボルト			23	2.3
スタータクラッチボルト			25	2.6
カムチェーンテンショナアジャストボルト			10	1.0
クランクケースボルト	6 mm		11	1.1
油圧測定用プラグ			23	2.3
オイルフィルタキャップボルト			10	1.0
クラッチスプリングセットボルト			10	1.0
クラッチカバーボルト			10	1.0
オイルパイプユニオンボルト			23	2.3

車体

項目		N•m	{kgf•m}
フロントアクスル		65	6.6
フロントフォークアッパクランプボルト		26	2.7
フロントアクスルストッパナット		12	1.2
ブレーキホースボルト		23	2.3
フロントキャリパマウンティングボルト		26	2.7
フロントフォークロアクランプボルト		26	2.7
キャリパブリーダ		7.5	0.77
フロントディスクスクリュ		8.5	0.87

項　　目		N•m	{kgf•m}
リヤディスクボルト		23	2.3
マスタシリンダマウンティングボルト	フロント	10	1.0
	リヤ	10	1.0
ステアリングステムヘッドボルト		90	9.2
ハンドルバークランプボルト		26	2.7
スイングアームピボットナット		77	7.8
フロントフートレストボルト		55	5.6
リヤショックアブソーバボルト	アッパ	55	5.6
	ロアー	55	5.6
リヤアクスルナット		110	11.2
リヤスプロケットナット		23	2.3
リヤブレーキロッドロックナット		18	1.8
リヤブレーキペダルボルト		23	2.3

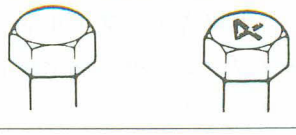
上記以外の締付箇所は下表の標準締付トルクに従うこと。

標準締付トルク

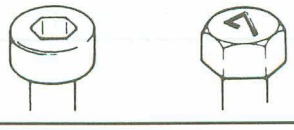
単位：N•m {kgf•m}

ねじ径（mm）	一般ボルト	強力ボルト
4	1.5 {0.15}	2.3 {0.23}
6	5.4 {0.55}	10 {1.0}
8	13 {1.3}	23 {2.3}
10	28 {2.9}	49 {5.0}
12	44 {4.5}	83 {8.5}

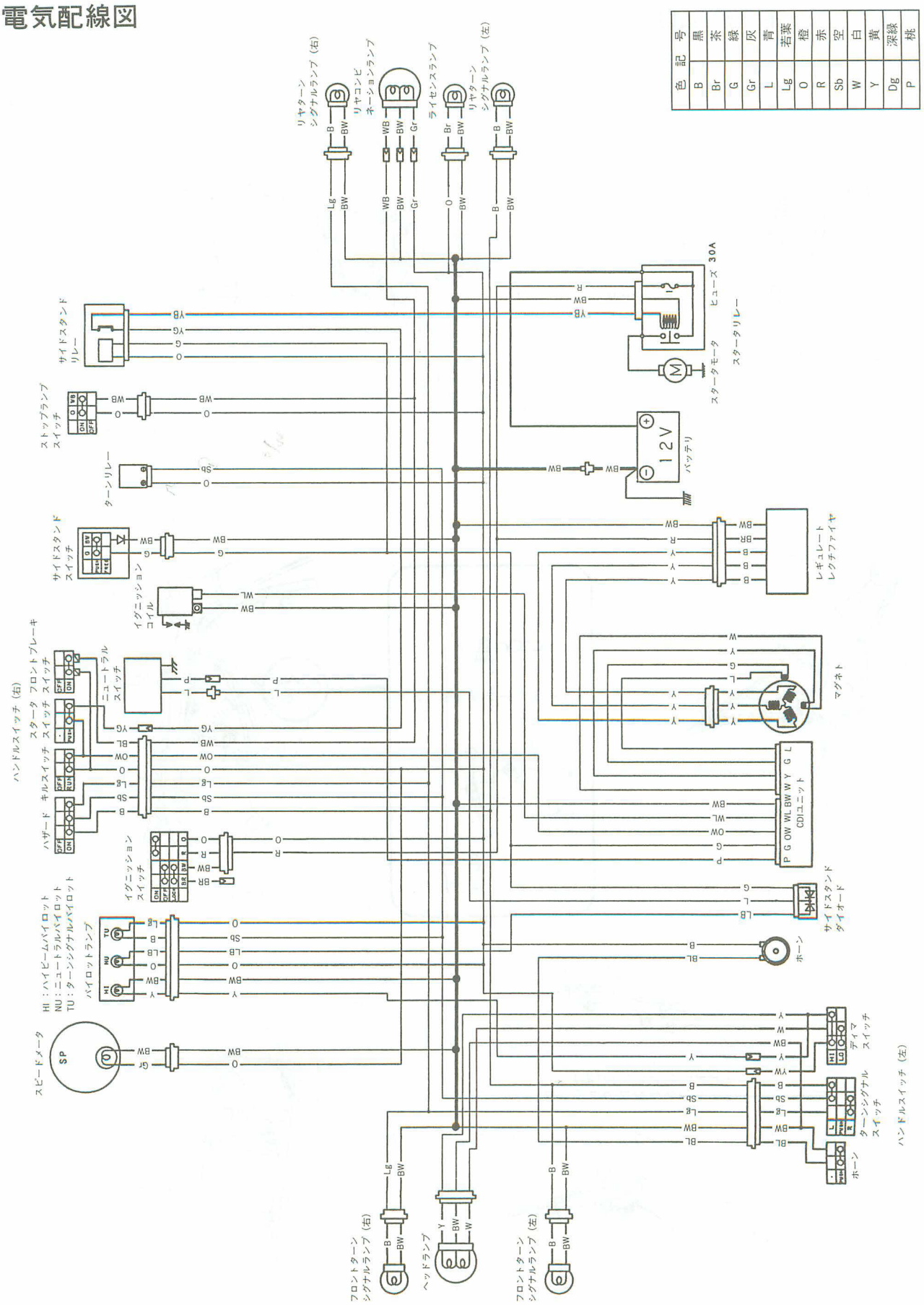
一般ボルト



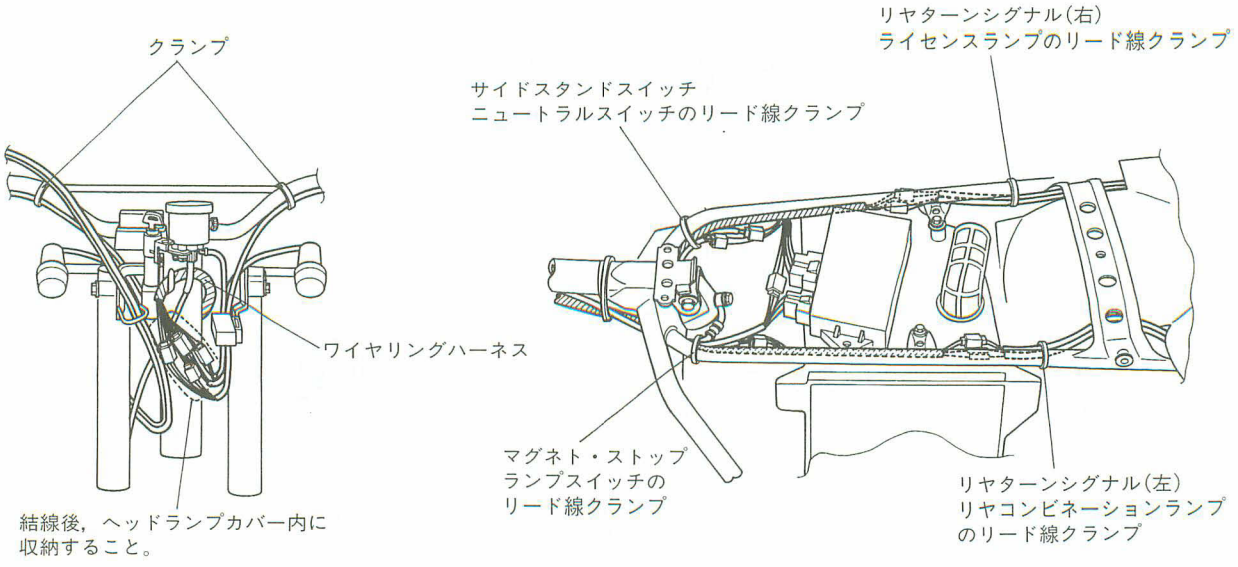
強力ボルト

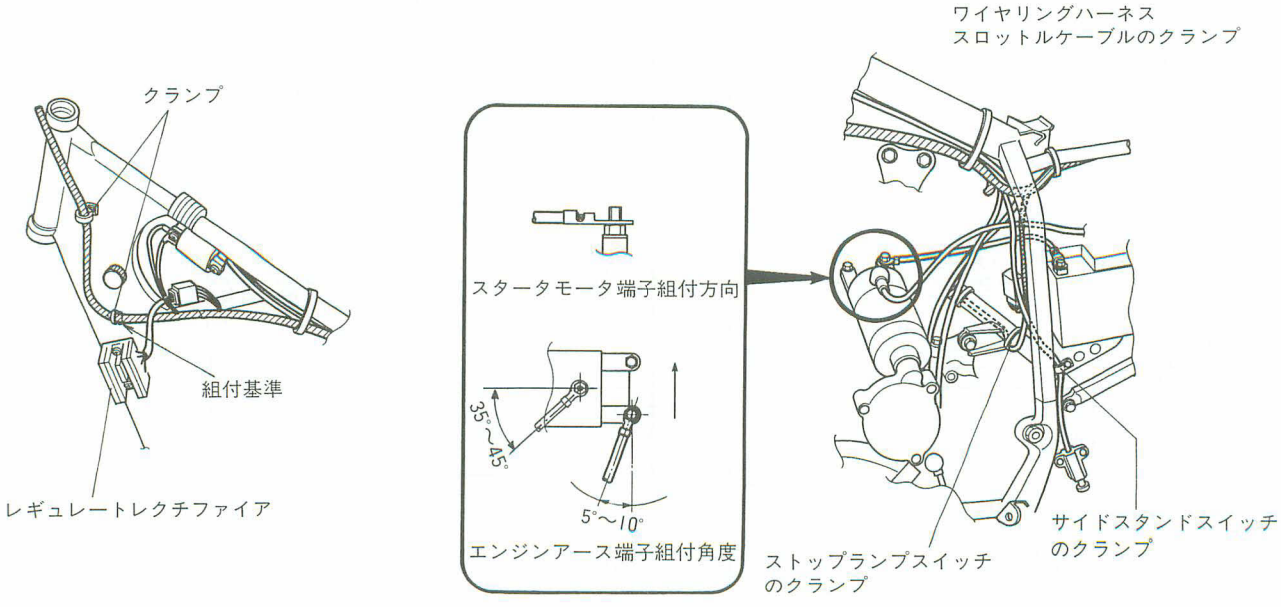


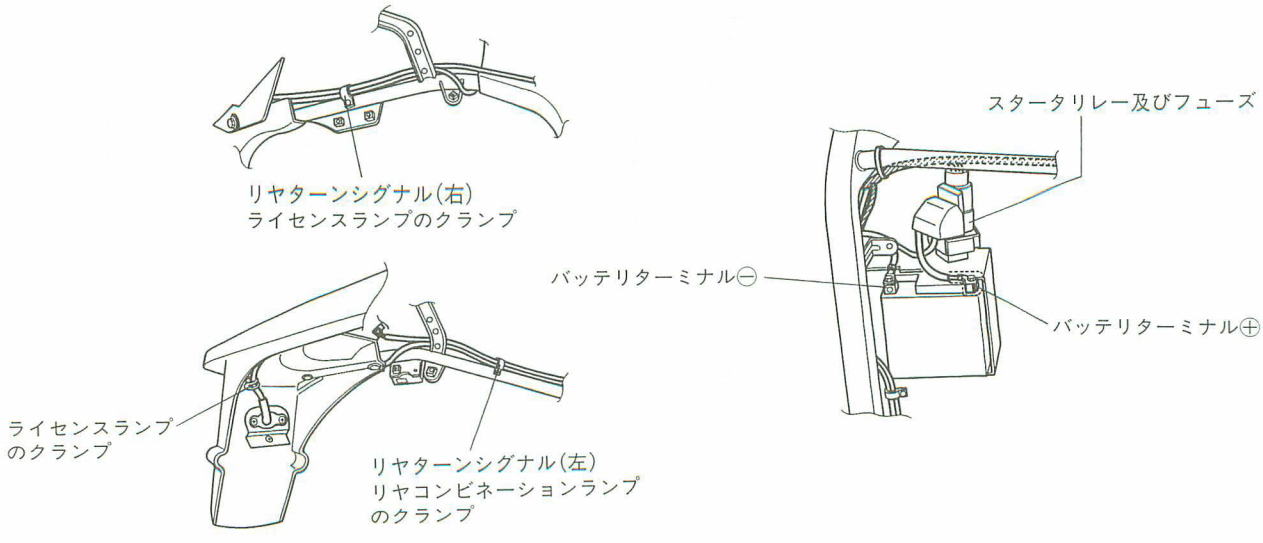
電気配線図


色記号
B 黒
Br 茶
G 緑
Gr 灰
L 青
Lg 若葉
O 橙
R 赤
Sb 空
W 白
Y 黄
Dg 深緑
P 桃
リヤターン シグナルランプ（右）
リヤコンビ ネーションランプ
ライセンスランプ
リヤターン シグナルランプ（左）
ヒューズ 30A
スタータリレー
スタータモータ
バッテリ
12V
サイドスタンド リレー
ストップランプ スイッチ
ターンリレー
サイドスタンド スイッチ
イグニッション コイル
レギュレート レクチファイヤ
マグネト
CDIユニット
ハンドルスイッチ（右）
スタータ スイッチ
フロントブレーキ スイッチ
ニュートラル スイッチ
ハザード スイッチ
キルスイッチ
イグニッション スイッチ
サイドスタンド ダイオード
ホーン
HI：ハイビームパイロット
NU：ニュートラルパイロット
TU：ターンシグナルパイロット
パイロットランプ
スピードメータ
ディマ スイッチ
ターンシグナル スイッチ
ホーン
ハンドルスイッチ（左）
フロントターン シグナルランプ（右）
ヘッドランプ
フロントターン シグナルランプ（左）

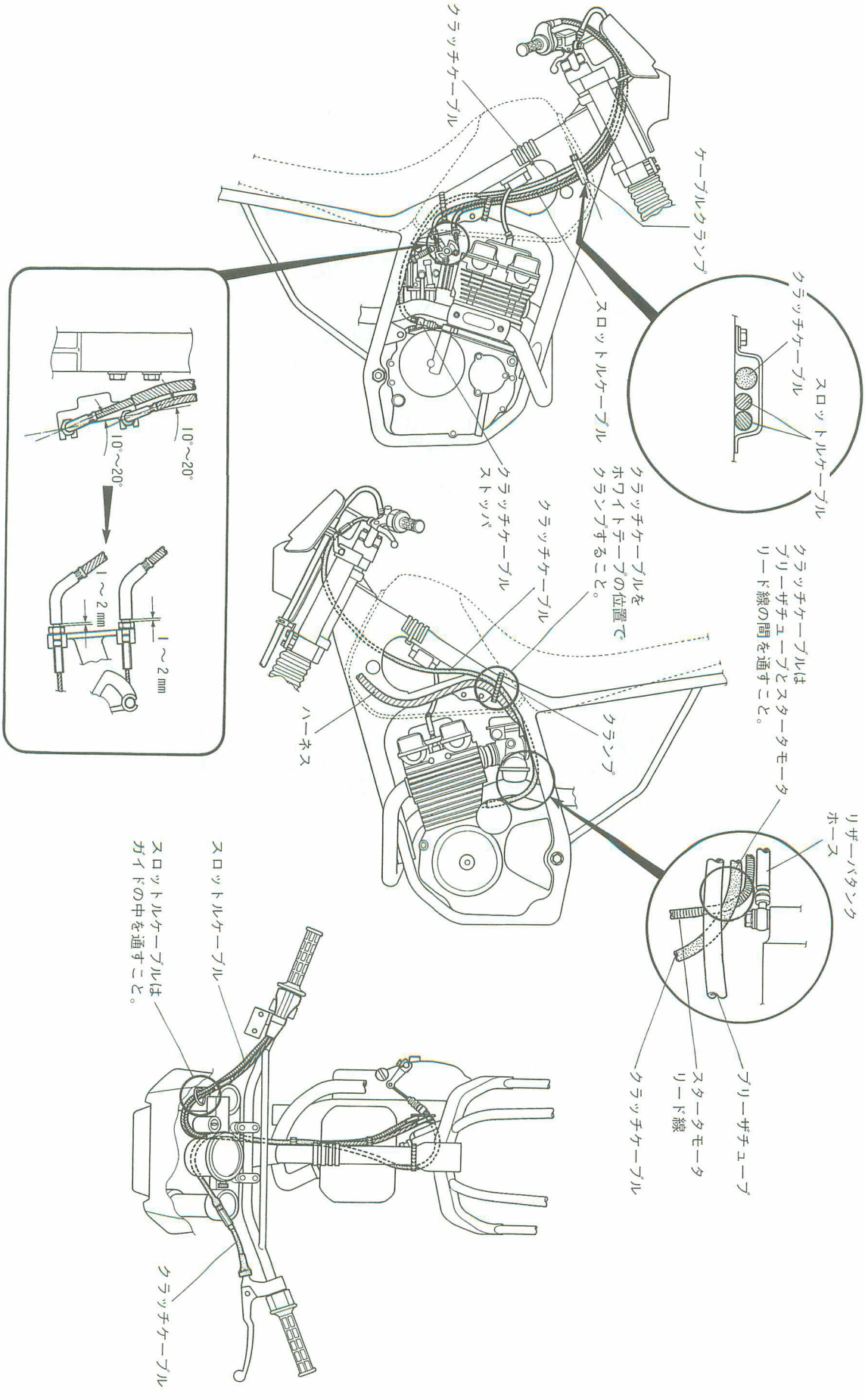
ワイヤハーネス組立図


クランプ
ワイヤリングハーネス
結線後，ヘッドランプカバー内に
収納すること。
リヤターンシグナル(右)
ライセンスランプのリード線クランプ
サイドスタンドスイッチ
ニュートラルスイッチのリード線クランプ
マグネト・ストップ
ランプスイッチの
リード線クランプ
リヤターンシグナル(左)
リヤコンビネーションランプ
のリード線クランプ

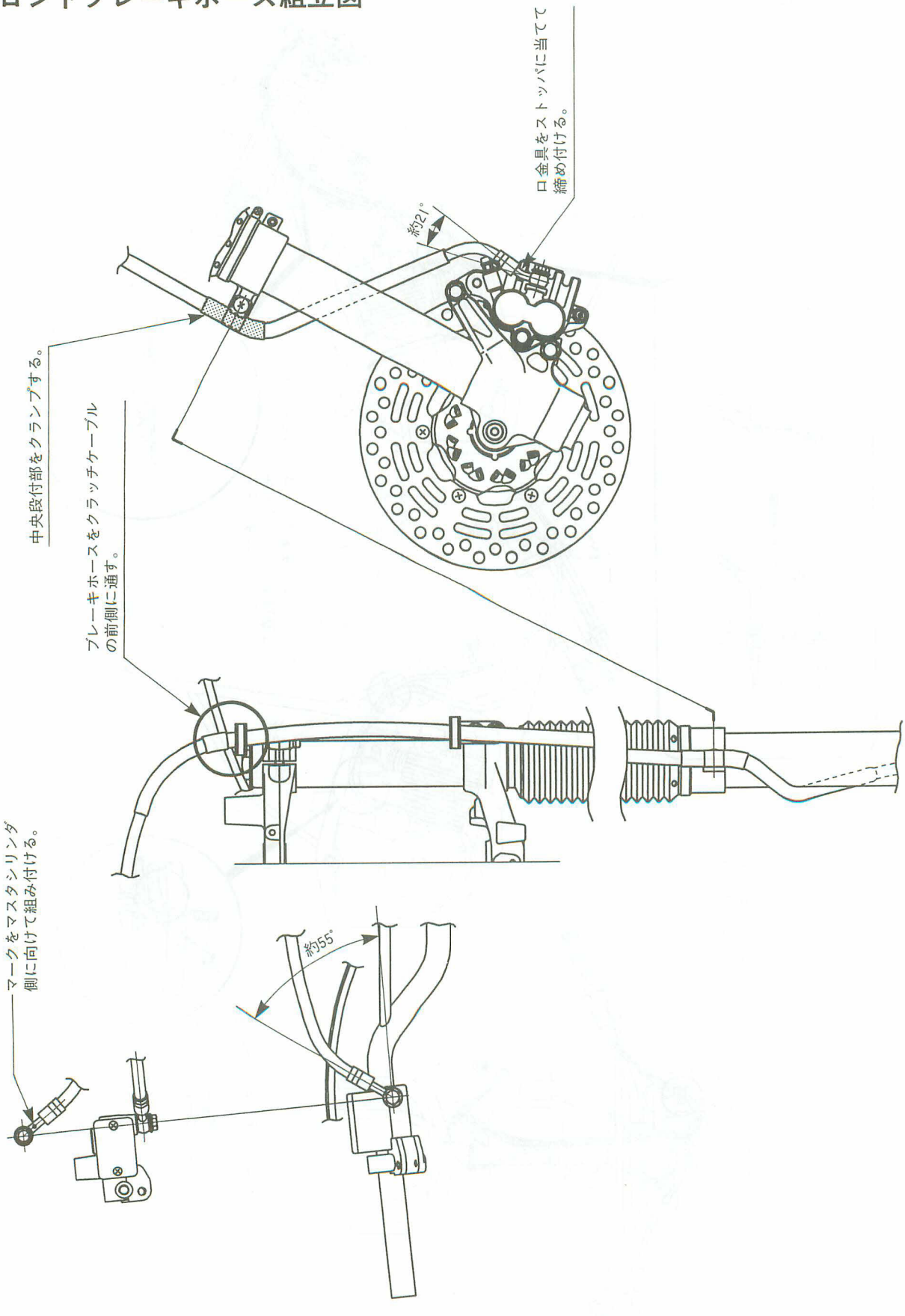

クランプ
組付基準
レギュレートレクチファイア
ワイヤリングハーネス
スロットルケーブルのクランプ
スタータモータ端子組付方向
35°～45°
5°～10°
エンジンアース端子組付角度
ストップランプスイッチ
のクランプ
サイドスタンドスイッチ
のクランプ


リヤターンシグナル(右)
ライセンスランプのクランプ
スタータリレー及びフューズ
バッテリーターミナル⊖
バッテリーターミナル⊕
ライセンスランプ
のクランプ
リヤターンシグナル(左)
リヤコンビネーションランプ
のクランプ

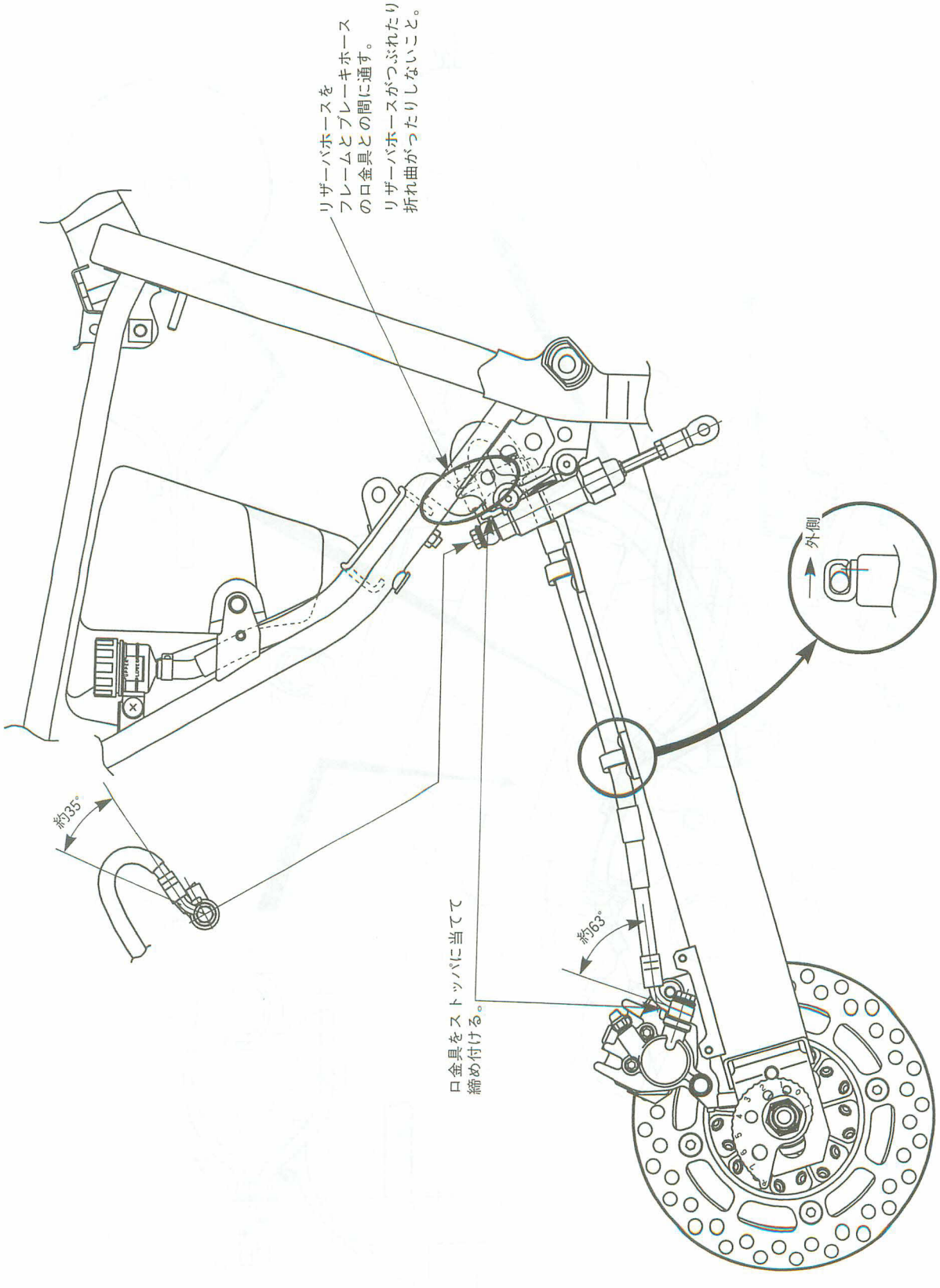
ケーブル組立図


クラッチケーブル
ケーブルクランプ
スロットルケーブル
クラッチケーブル
クラッチケーブルストッパ
クラッチケーブルをホワイトテープの位置でクランプすること。
クラッチケーブルはブリーザチューブとスタータモータリード線の間を通すこと。
リザーバタンクホース
ブリーザチューブ
スタータモータリード線
クラッチケーブル
10°~20°
10°~20°
1~2 mm
1~2 mm
クランプ
ハーネス
スロットルケーブル
スロットルケーブルはガイドの中を通すこと。
クラッチケーブル

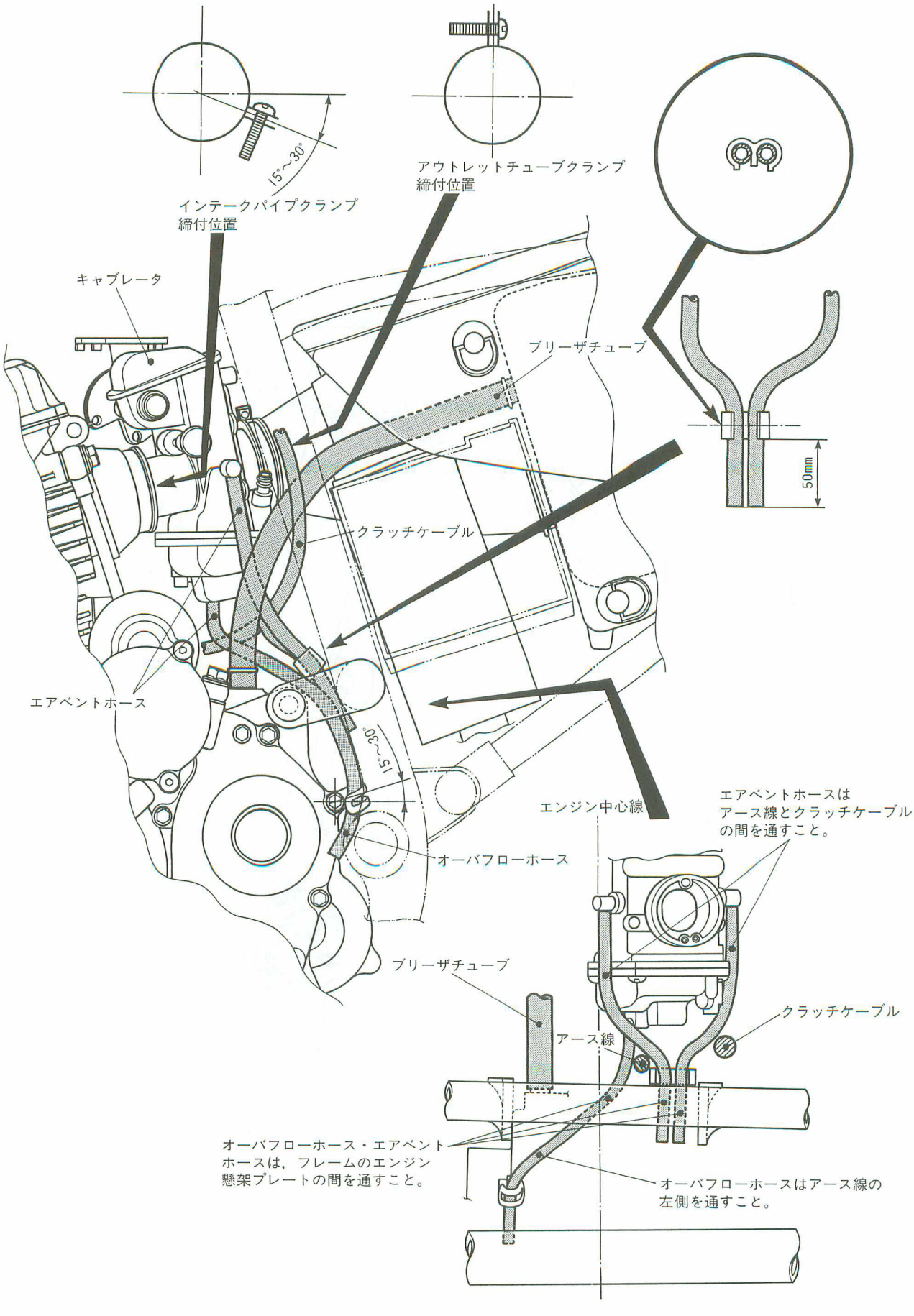
フロントブレーキホース組立図



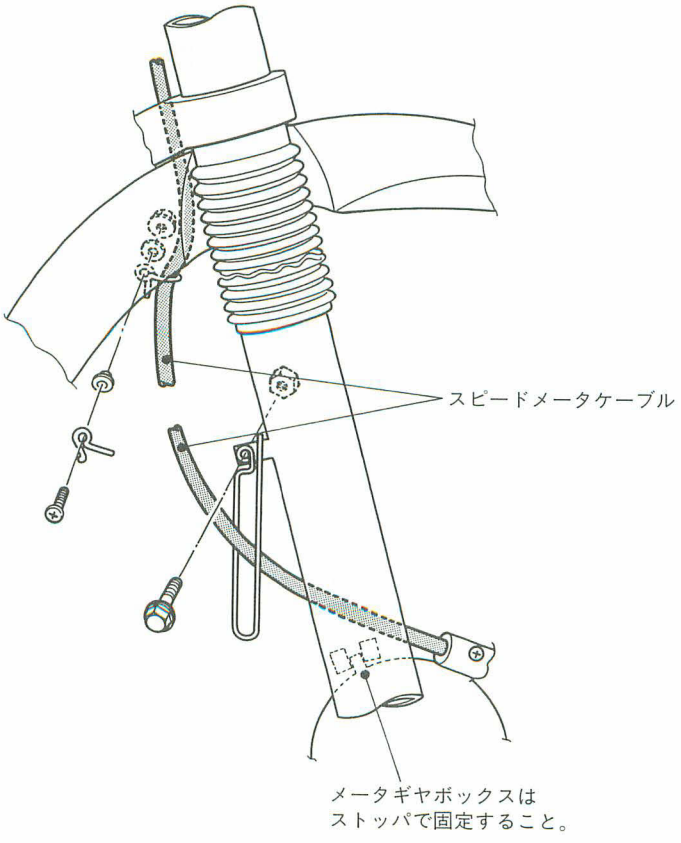
リヤブレーキホース組立図



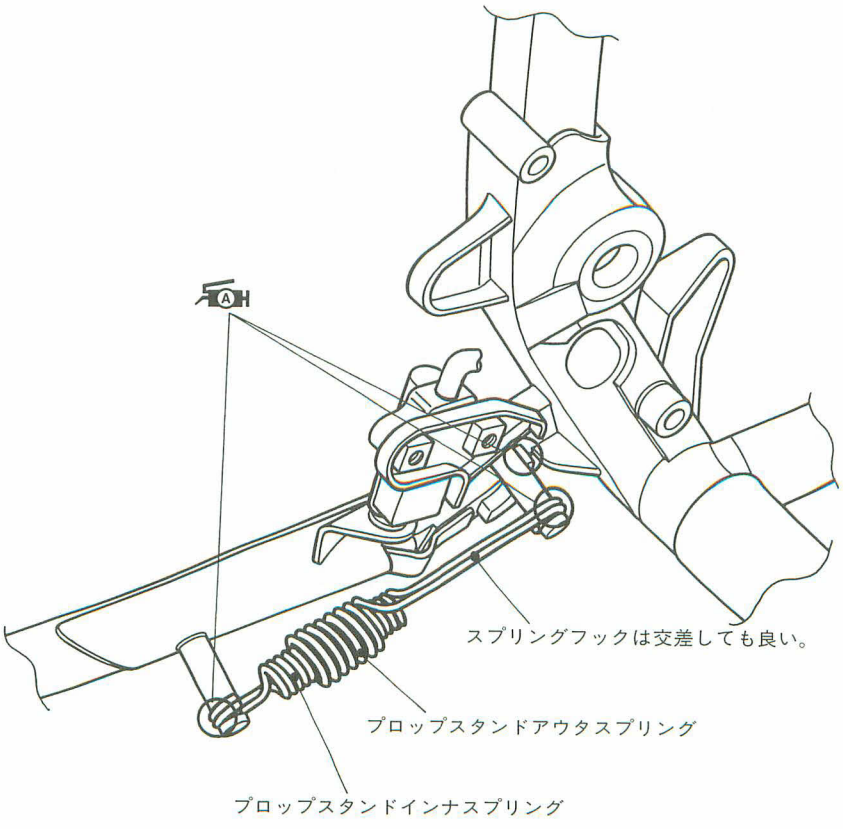
キャブレータエアベントホース組立図



スピードメータケーブル組立図



サイドスタンドスプリング組立図



整備データ

バルブ＋バルブガイド

単位：mm

項目		標準値	使用限度
バルブ径	IN.	φ28.5	———
	EX.	φ25	———
バルブリフト	IN.	7.8	———
	EX.	7.8	———
タペットクリアランス（冷機時）	IN.	0.10～0.20	———
	EX.	0.20～0.30	———
バルブとバルブガイドのガタ	IN.	———	0.35
	EX.	———	0.35
バルブガイドの内径	IN.&EX.	4.500～4.512	———
バルブステムの外径	IN.	4.475～4.490	———
	EX.	4.455～4.470	———
バルブステムの振れ	IN.&EX.	———	0.05
バルブシート面のあたり幅	IN.	1.0	———
	EX.	1.0	———
バルブヘッドの振れ	IN.&EX.	———	0.03
バルブスプリングの自由長（IN.&EX.）	インナ	40.17	38.6
	アウタ	42.22	40.6
バルブスプリングの荷重（IN.&EX.）	インナ	53 {5.4} N {kgf}（バルブスプリング長さ29.85mmの時）	———
	アウタ	143.2 {14.6} N {kgf}（バルブスプリング長さ33.35mmの時）	———

カムシャフト＋シリンダヘッド

単位：mm

項目		標準値	使用限度
カムの高さ	IN.	35.82～35.86	35.52
	EX.	35.22～35.26	34.92
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス	IN.&EX.	0.032～0.066	0.150
カムシャフトジャーナルホルダの内径	IN.&EX.	22.012～22.025	———
カムシャフトジャーナルの外径	IN.&EX.	21.959～21.980	———
カムシャフトの振れ	IN.&EX.	———	0.08
カムチェーンの20ピッチ間の長さ		———	128.9
シリンダヘッドの歪み		———	0.05
シリンダヘッドカバーの歪み		———	0.05

シリンダ＋ピストン＋ピストンリング

単位：mm

項　　目	標　準　値		使用限度
圧縮圧力	1300 kPa {13 kg/cm²}　400rpm		910kPa {9.1kg/cm²}
ピストンとシリンダのクリアランス	————		0.120
シリンダの内径	73.000～73.015 （シリンダ上端より20mm下）		73.12
ピストンの外径	72.985～73.000 （ピストン下端より15mm上）		72.880
シリンダ上面の歪み	————		0.10
ピストンリング自由合い口すき間	1st	約 6.9	5.5
	2nd	約 7.2	5.8
ピストンリング組付合い口すき間	1st	0.1～0.3	0.5
	2nd	0.35～0.50	1.0
ピストンリングとリング溝のすき間	1st	————	0.180
	2nd	————	0.150
ピストンピン穴の内径	19.002～19.008		19.030
ピストンピンの外径	18.996～19.000		18.980
ピストンリング溝の幅	1st	1.01～1.03	———
	2nd	1.01～1.03	———
	Oil	2.01～2.03	———
ピストンリングの幅	1st	0.97～0.99	———
	2nd	0.97～0.99	———

コンロッド＋クランクシャフト

単位：mm

項　　目	標　準　値	使用限度
コンロッド小端の内径	19.006～19.014	19.040
コンロッド大端のスラストクリアランス	0 ～0.55	1.00
コンロッド大端の幅	19.95～20.00	———
クランクシャフトの振れ	————	0.05

オイルポンプ

項　　目	標　準　値	使用限度
オイルプレッシャ（油温60℃）	49～147 kPa {0.5～1.5 kg/cm²} （エンジン回転数3,000rpm）	———

クラッチ

単位：mm

項　　目	標　準　値	使用限度
クラッチレバーの遊び	10～15	———
ドリブンプレートの厚さ	1.6	———
ドライブプレートNo.1の厚さ	2.92～3.08（6枚）	2.6
ドライブプレートNo.2の厚さ	2.92～3.08（1枚）	2.6
ドリブンプレートの歪み	———	0.1
クラッチスプリングの自由長	41	40.0
プライマリバックラッシュ	0.020	———

トランスミッション＋ドライブチェーン

単位：mm（ギヤレシオを除く）

項　　目		標　準　値		使用限度
一次減速比		3.190		———
二次減速比		3.000		———
ギヤ比	1st	2.416		———
	2nd	1.733		———
	3rd	1.333		———
	4th	1.111		———
	5th	0.952		———
	6th	0.826		———
ドライブチェーンの張り（サイドスタンド使用時）		20～40		———
ギヤシフトフォークと溝のすき間		No.1，2＆3	0.1～0.3	0.5
ギヤシフトフォークの溝の幅		No.1，2＆3	5.0～5.1	———
ギヤシフトフォークの爪の厚さ		No.1，2＆3	4.8～4.9	———
ドライブチェーン		種　類	D.I.D. 520V2	
		リンク数	108	
		20ピッチの長さ	317.5	319.4

キャブレータ

単位：mm

項　　目	諸　　元
キャブレータ型式	TM28
メーンボア径	φ28
キャブレータ判別刻印	13E0
アイドリング回転数	1500 rpm
油面基準（フロートレベル）	0 ±0.5 mm
メインジェット (M.J.)	#115
メインエアージェット (M.A.J.)	φ2.0
ジェットニードル (J.N.)	6FN84－3
ニードルジェット (N.J.)	P－6 (649)
パイロットジェット (P.J.)	#47.5
バイパス (B.P.)	φ0.8
パイロットアウトレット (P.O.)	φ0.6
バルブシート (V.S.)	φ1.8
スタータジェット (G.S.)	#35
ピストンバルブ (C.A.)	#1.5
パイロットエアージェット (P.A.J.)	1.3
スロットルケーブルの遊び	2 ～ 4 （グリップ回転量） mm
パイロットスクリュ (P.S.)	マスタ合わせ （約 1 1/8 回転戻し）

エレクトリック

単位：mm

項　　目		諸　　元		備　　考
点火時期		7/1500 BTDC°/rpm		———
スパークプラグ		形　式	NGK：CR8E, CR9E, CR10E ND：U24ESR-N,U27ESR-N,U31ESR-N	———
		点火すきま	0.7～0.8	———
飛火性能		8 mm以上		———
ピックアップコイルの抵抗値		400～620		テスタレンジ： （ ×100Ω）
エキサイタコイルの抵抗値		0.1～0.2		テスタレンジ： （ ×1Ω）
イグニッションコイルの抵抗値		1次側	0.35～0.48 Ω	テスタレンジ： （ ×1Ω）
		2次側	15～18 kΩ	テスタレンジ： （ ×1kΩ）
ステータコイル抵抗値		0.7～1.2		
バッテリ	型　式	FTX5L－BS		
	容　量	4 AH (10)		
	電解液比重	1.32		
充電電圧		13～16V（エンジン回転 5000rpm）		———
スタータリレーの抵抗値		3 ～ 5 Ω		———
ヒューズ	MAIN	30A		———

ワット数

注　意　指定バルブ(ワット数)以外は使用しないこと。

単位：W

項目		諸元
ヘッドランプ	HI	36.5
	LO	35
テール／ストップランプバルブ		5／21
ターンシグナルランプバルブ		15 × 4
スピードメータランプバルブ		3
ターンシグナルパイロットランプバルブ		2
ハイビームパイロットランプバルブ		2
ニュートラルパイロットランプバルブ		2
ライセンスランプバルブ		5

ブレーキ＋ホイール

単位：mm

項目		標準値		使用限度
フロントブレーキレバーの遊び		レバー先端　5～20		
フロントブレーキレバーアジャスタ		レバー先端遊び　1～5		
リヤブレーキペダルの高さ		0～10		———
リヤブレーキペダルの遊び		5～15		
ブレーキパッドの厚さ		———		摩耗限度線まで
		———		摩耗限度線まで
ブレーキディスクプレートの厚さ	前　輪	3.5		3.0
	後　輪	4.0		3.5
ブレーキディスクプレートの振れ		———		0.3
マスタシリンダの内径	前　輪	12.700～12.743		12.755
	後　輪	14.000～14.043		14.055
マスタシリンダピストンの外径	前　輪	12.657～12.684		12.645
	後　輪	13.957～13.984		13.945
ブレーキキャリパシリンダの内径	前　輪	27.00～27.05		27.06
	後　輪	30.23～30.28		30.29
ブレーキキャリパピストンの外径	前　輪	26.93～26.95		26.90
	後　輪	30.16～30.18		30.13
ホイールリムの振れ	前　後	横・縦	———	2
	前　後	横・縦	———	2
アクスルシャフトの振れ	前　輪	———		0.25
	後　輪	———		0.25
タイヤサイズ	前　輪	80/100-21　51P		
	後　輪	110/90-18　61P／4.60-18　63P		
タイヤの種類	前　輪	ダンロップ／ブリヂストン		
	後　輪	ダンロップ／ブリヂストン		
タイヤ摩耗限度	前　輪	———		0.8（4.0）
（　）内は推奨値	後　輪	———		0.8（4.0）

タイヤの空気圧

kgf/cm²

走行前の空気圧	前　輪	後　輪
1名乗車	1.50	1.50
2名乗車	1.50	1.75

サスペンション

単位：mm

項　目	標準値	使用限度	備　考
フロントフォークストローク	280	———	
フロントフォークスプリングの自由長	465.2	464.2	
フロントフォークオイルレベル (スプリング無し，最圧縮時，インナチューブ上端からの油面)	135	———	
フロントフォークオイルの種類	SS−7		
フロントフォークのオイル量	538 mℓ		
フロントフォークインナチューブの外径	φ43	———	
フロントフォークアウタチューブの内径	φ44	———	
リヤホイールトラベル	285	———	
スイングアームピボットシャフトの振れ	———	0.25	

フューエル＋エンジンオイル

項　目		諸　元		備　考
ガソリンの種類		無鉛レギュラガソリン		
フューエルタンク	リザーブを含む全容量	10	ℓ	
	リザーブ位置からの残量	約2.5	ℓ	
エンジンオイルの種類		スズキエクスターオイル　TYPE04		
		スズキエクスターオイル　スーパデラックス		
エンジンオイル容量		オイル交換時	約1100 mℓ	
		オイルフィルタ交換時	——— mℓ	
		エンジン分解時	約1600 mℓ	

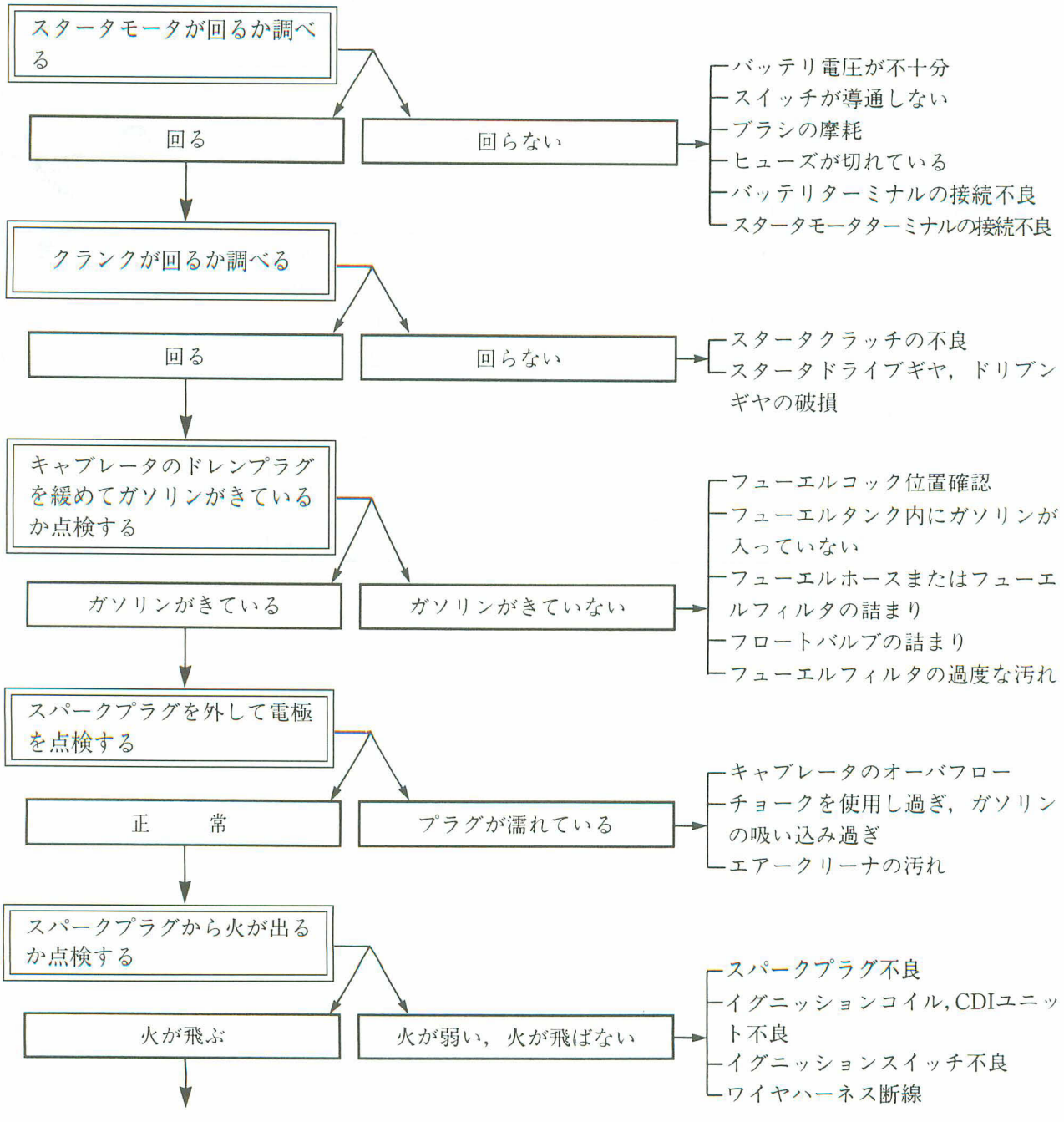
トラブルシューティング

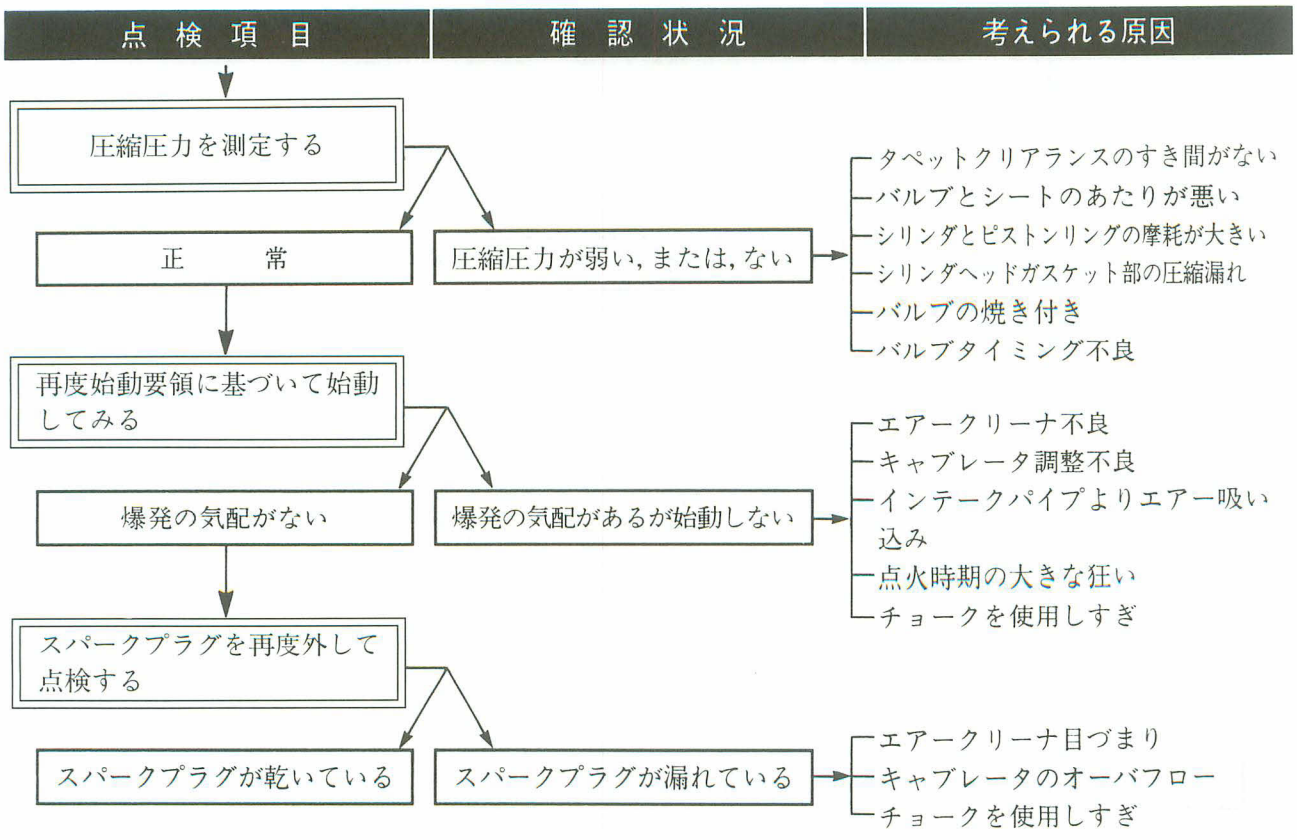
不調項目

- 始動不能または始動困難 ―― 8－19
- 速度が出ない，力が出ない ―― 8－20
- 回転不良（低速） ―― 8－22
- 回転不良（高速） ―― 8－23

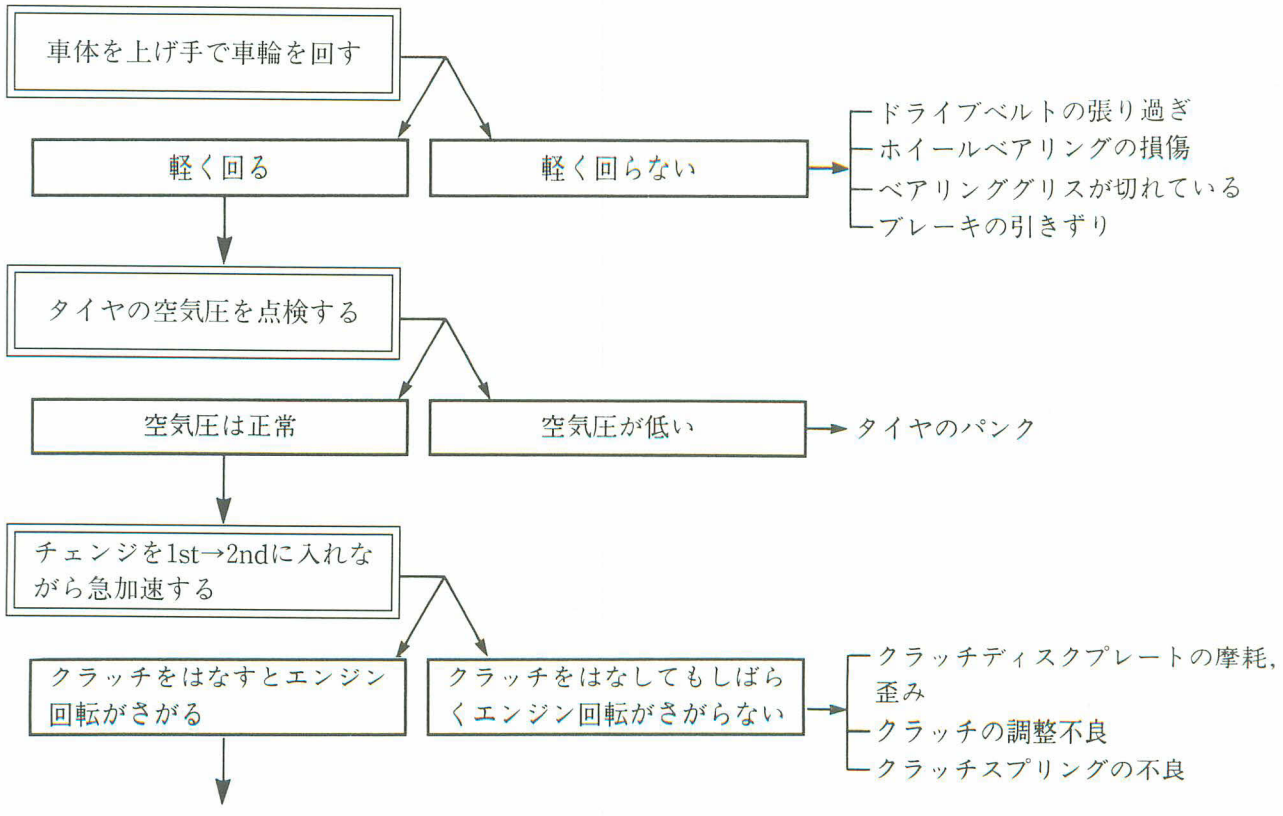
点検項目	確認状況	考えられる原因

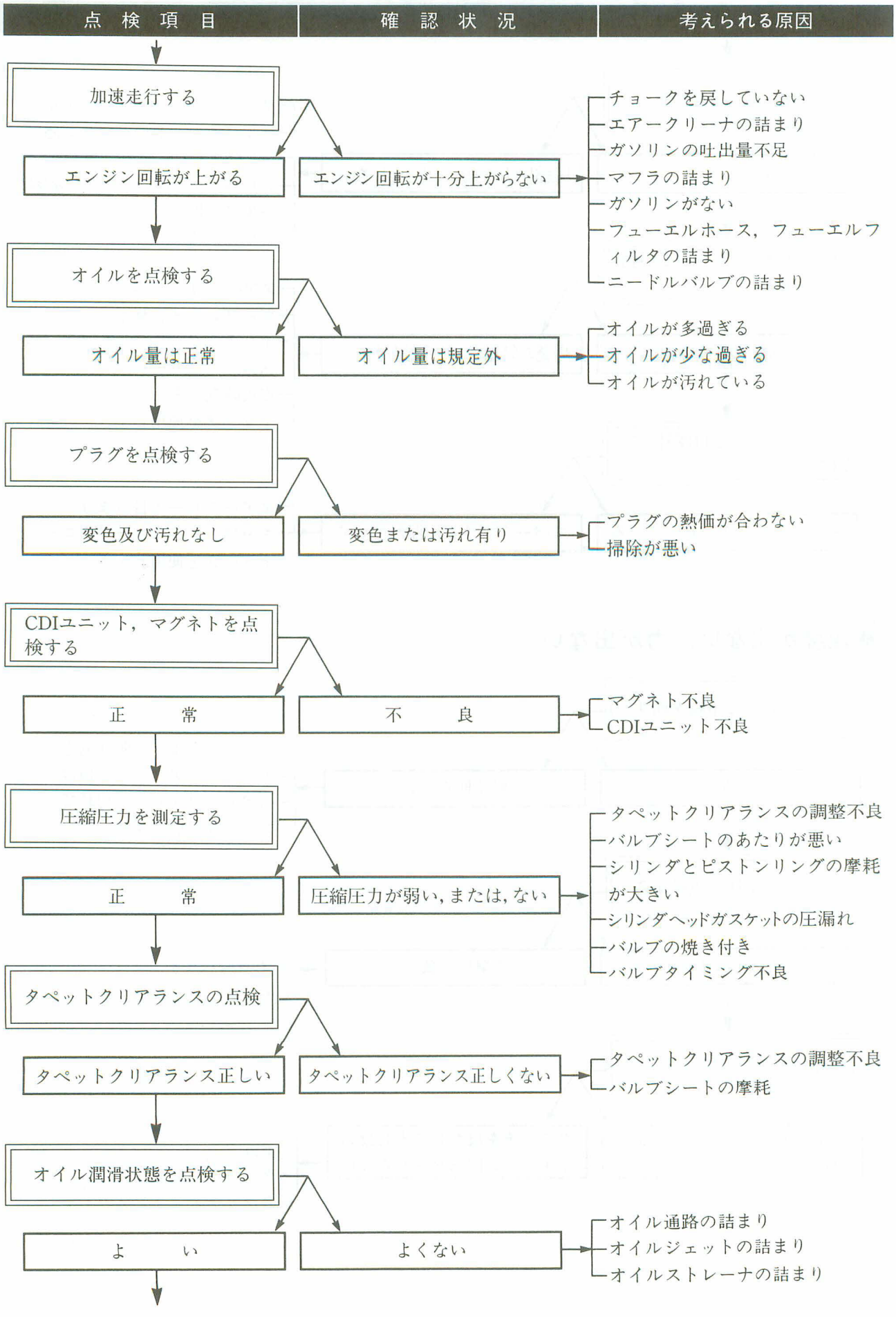
●始動不能または始動困難

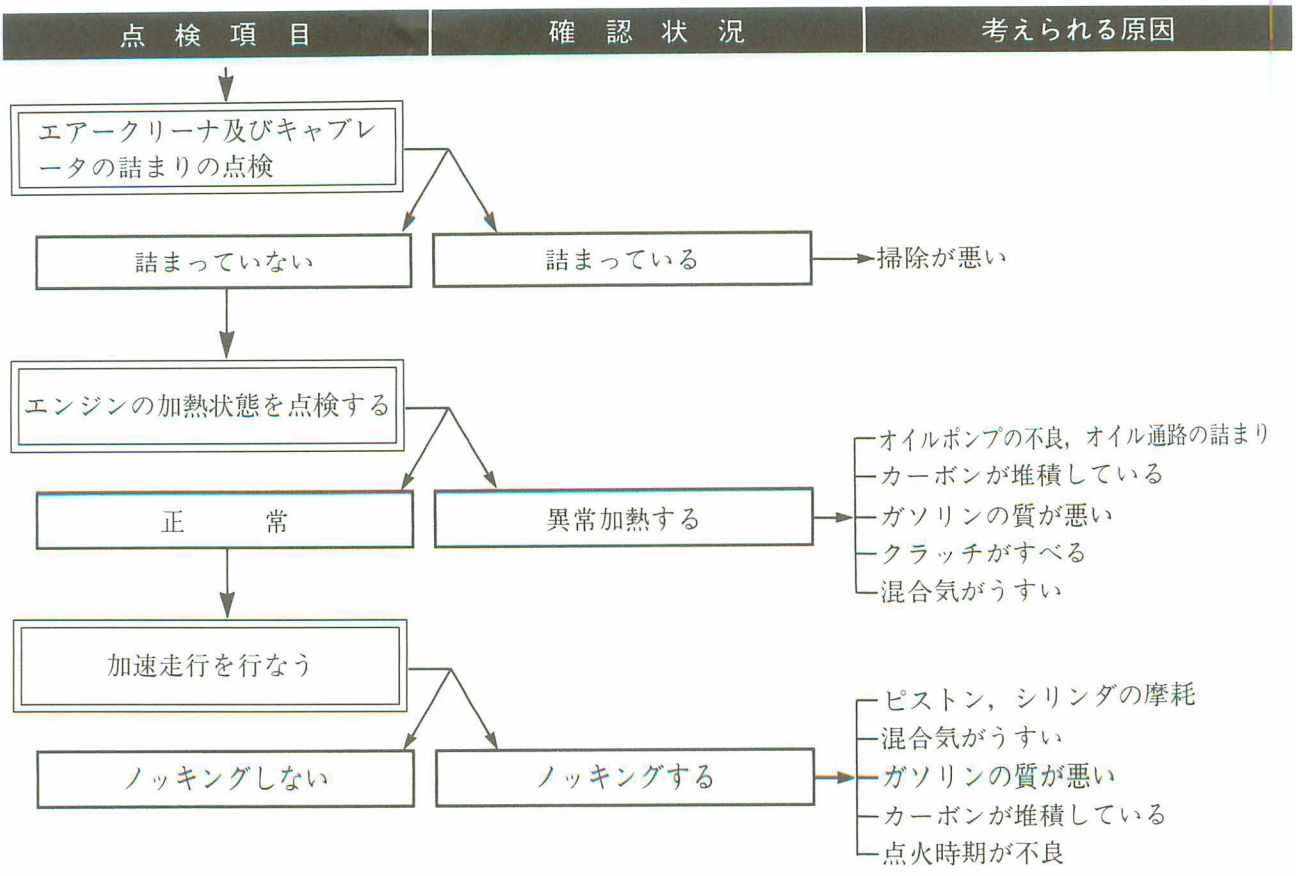




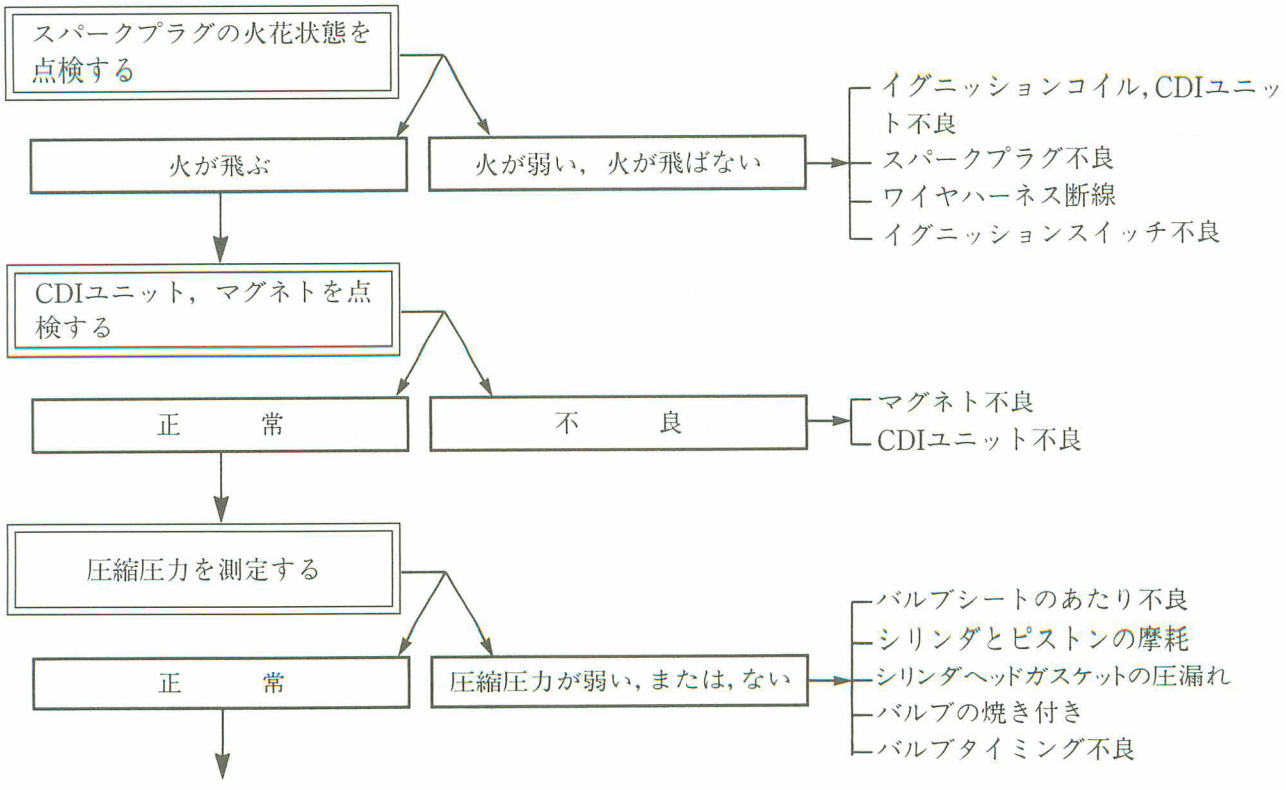
●速度が出ない，力が出ない

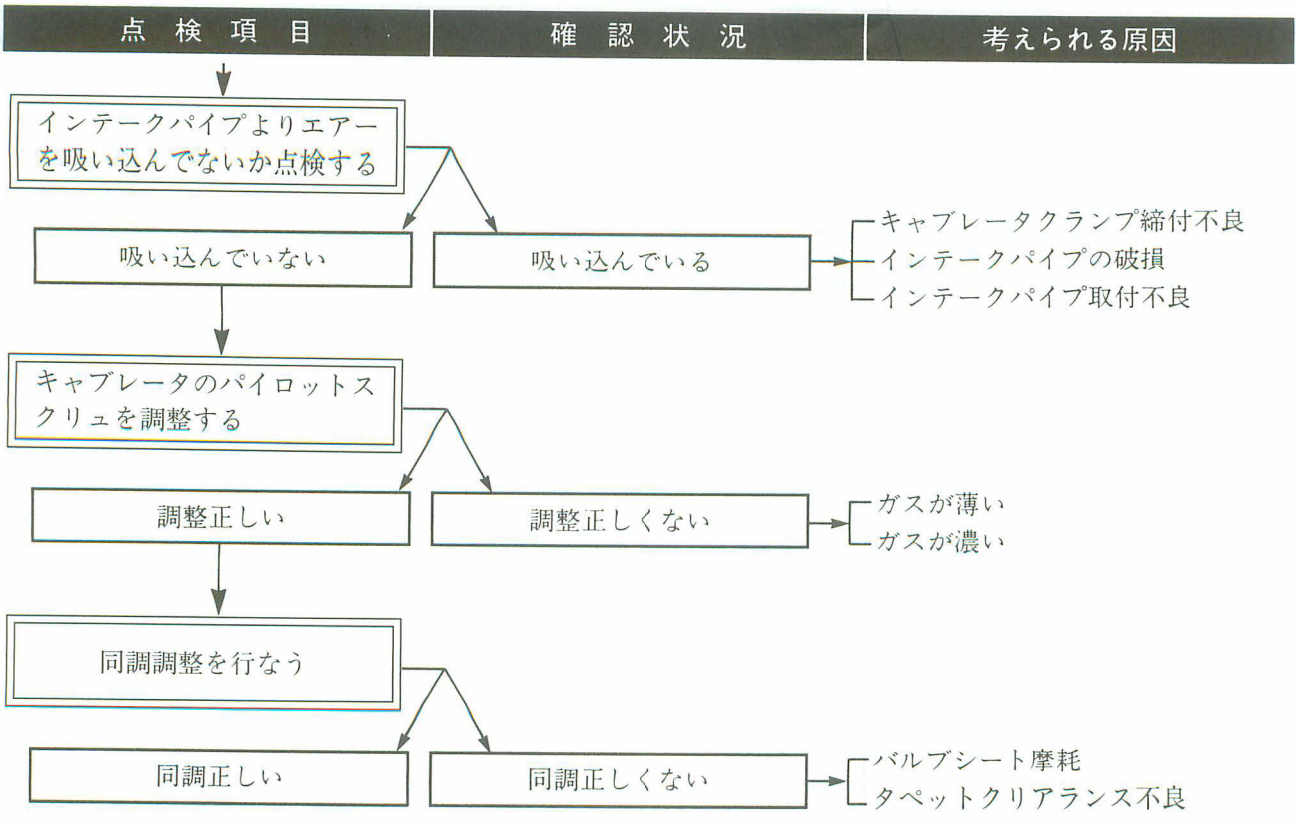



点検項目
確認状況
考えられる原因
加速走行する
エンジン回転が上がる
エンジン回転が十分上がらない
チョークを戻していない
エアークリーナの詰まり
ガソリンの吐出量不足
マフラの詰まり
ガソリンがない
フューエルホース，フューエルフィルタの詰まり
ニードルバルブの詰まり
オイルを点検する
オイル量は正常
オイル量は規定外
オイルが多過ぎる
オイルが少な過ぎる
オイルが汚れている
プラグを点検する
変色及び汚れなし
変色または汚れ有り
プラグの熱価が合わない
掃除が悪い
CDIユニット，マグネトを点検する
正　常
不　良
マグネト不良
CDIユニット不良
圧縮圧力を測定する
正　常
圧縮圧力が弱い，または，ない
タペットクリアランスの調整不良
バルブシートのあたりが悪い
シリンダとピストンリングの摩耗が大きい
シリンダヘッドガスケットの圧漏れ
バルブの焼き付き
バルブタイミング不良
タペットクリアランスの点検
タペットクリアランス正しい
タペットクリアランス正しくない
タペットクリアランスの調整不良
バルブシートの摩耗
オイル潤滑状態を点検する
よ　い
よくない
オイル通路の詰まり
オイルジェットの詰まり
オイルストレーナの詰まり

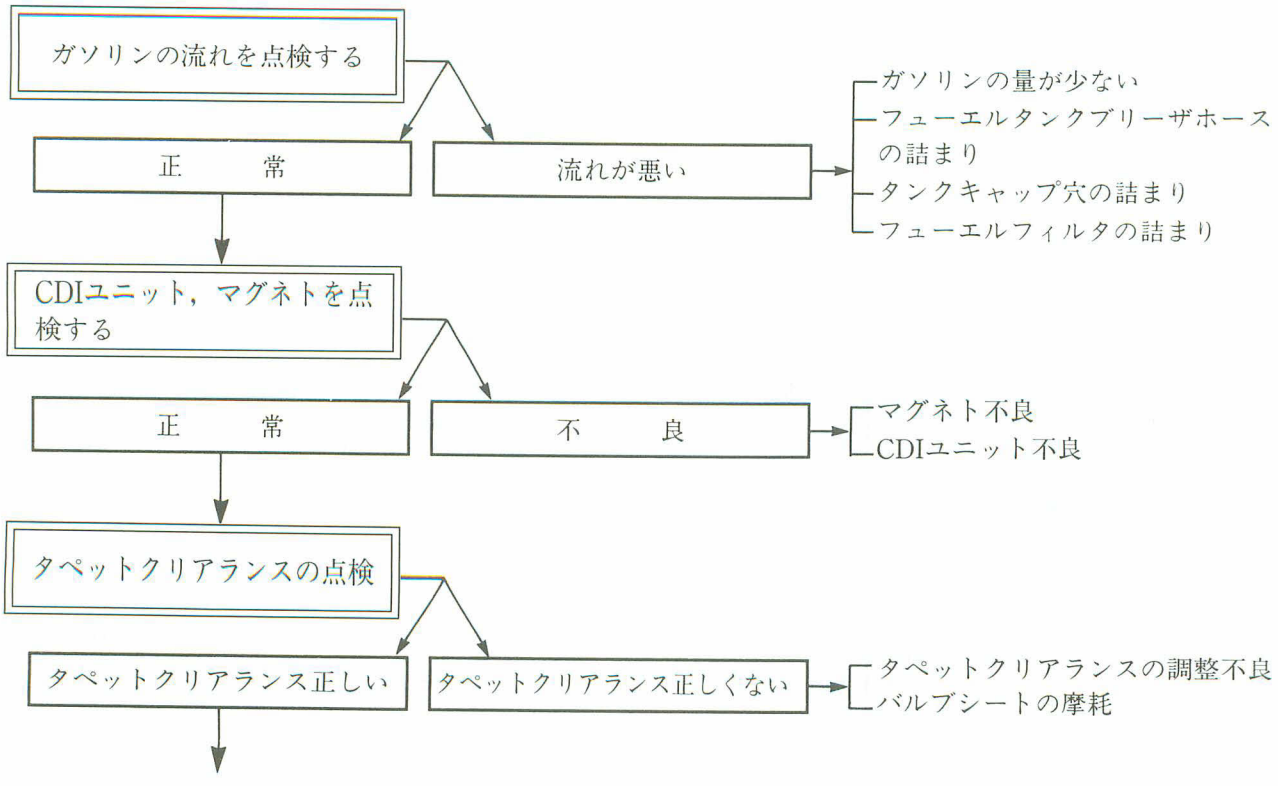

点検項目
確認状況
考えられる原因
エアークリーナ及びキャブレータの詰まりの点検
詰まっていない
詰まっている
掃除が悪い
エンジンの加熱状態を点検する
正常
異常加熱する
オイルポンプの不良，オイル通路の詰まり
カーボンが堆積している
ガソリンの質が悪い
クラッチがすべる
混合気がうすい
加速走行を行なう
ノッキングしない
ノッキングする
ピストン，シリンダの摩耗
混合気がうすい
ガソリンの質が悪い
カーボンが堆積している
点火時期が不良

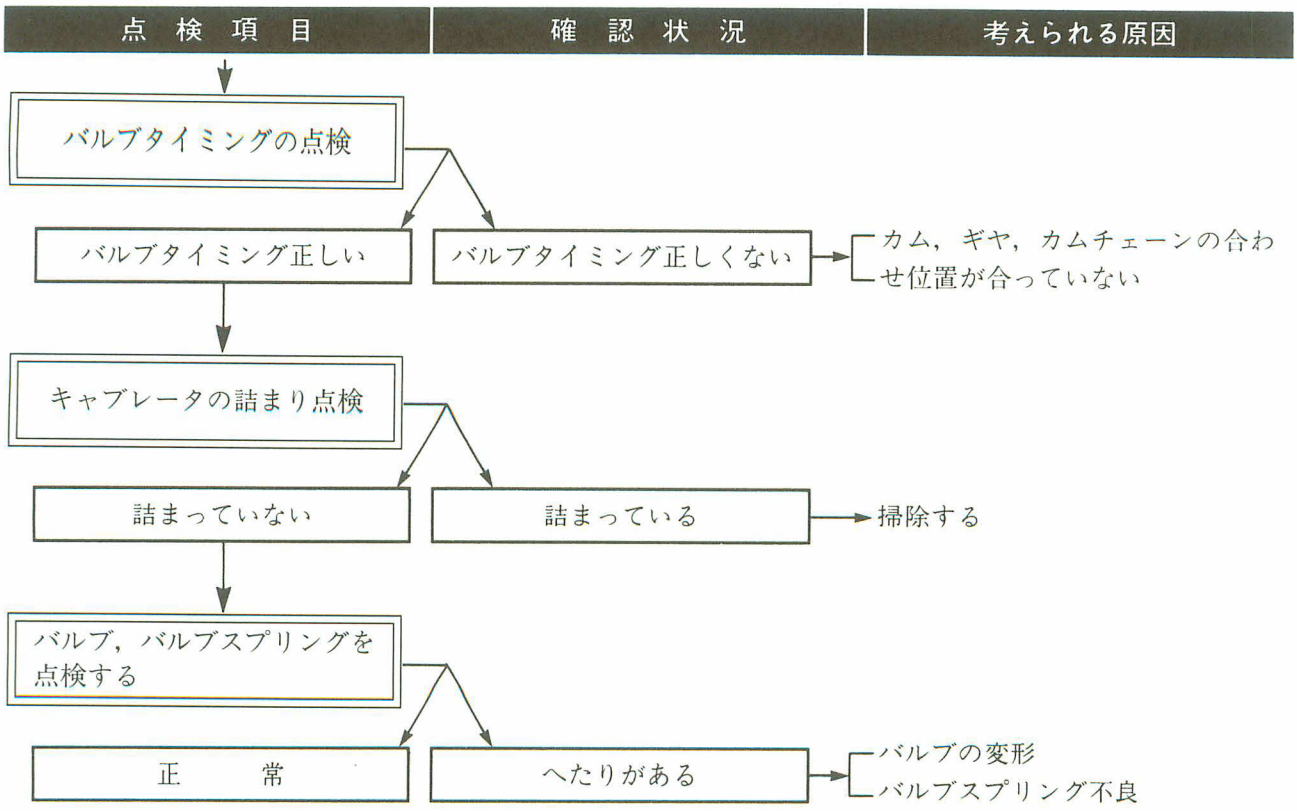
●回転不良(低速)


スパークプラグの火花状態を点検する
火が飛ぶ
火が弱い，火が飛ばない
イグニッションコイル，CDIユニット不良
スパークプラグ不良
ワイヤハーネス断線
イグニッションスイッチ不良
CDIユニット，マグネトを点検する
正常
不良
マグネト不良
CDIユニット不良
圧縮圧力を測定する
正常
圧縮圧力が弱い，または，ない
バルブシートのあたり不良
シリンダとピストンの摩耗
シリンダヘッドガスケットの圧漏れ
バルブの焼き付き
バルブタイミング不良


点検項目
確認状況
考えられる原因
インテークパイプよりエアーを吸い込んでないか点検する
吸い込んでいない
吸い込んでいる
キャブレータクランプ締付不良
インテークパイプの破損
インテークパイプ取付不良
キャブレータのパイロットスクリュを調整する
調整正しい
調整正しくない
ガスが薄い
ガスが濃い
同調調整を行なう
同調正しい
同調正しくない
バルブシート摩耗
タペットクリアランス不良

●回転不良(高速)


ガソリンの流れを点検する
正　常
流れが悪い
ガソリンの量が少ない
フューエルタンクブリーザホースの詰まり
タンクキャップ穴の詰まり
フューエルフィルタの詰まり
CDIユニット，マグネトを点検する
正　常
不　良
マグネト不良
CDIユニット不良
タペットクリアランスの点検
タペットクリアランス正しい
タペットクリアランス正しくない
タペットクリアランスの調整不良
バルブシートの摩耗


点検項目
確認状況
考えられる原因
バルブタイミングの点検
バルブタイミング正しい
バルブタイミング正しくない
カム，ギヤ，カムチェーンの合わせ位置が合っていない
キャブレータの詰まり点検
詰まっていない
詰まっている
掃除する
バルブ，バルブスプリングを点検する
正　常
へたりがある
バルブの変形
バルブスプリング不良

メ　モ

スズキ　DR250R

サービスマニュアル

禁無断転載

発行　スズキ株式会社
〒432-91　浜松市高塚町
編集　サービス部二輪グループ
No.40-26280

1995年2月　発行　1　(228)

もっと個性的に、もっとあなたらしく

Personal Best

SUZUKI

S

40-26280